PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (26)

Paulus, Friedrich

Desde muy temprana edad Friedrich Paulus que había nacido en 1890 en el seno de una familia de oscuro origen y nada brillante actividad, siente una intensa llamada hacia el servicio de las armas, aunque bien concretado en la Marina. Sin embargo, ésta escogía sus cuadros de mando con escrupulosa meticulosidad y el hijo de un modesto empleado de la Administración carecía de títulos suficientes. Así pues la Marina rechaza a Paulus quien no renuncia a la carrera militar, y a los veinte años, después de un brevísimo paso por la Facultad de Derecho de Marburgo, es oficial alumno de Infantería. Al cabo de los años el oficial Paulus se convierte en un hombre tranquilo, taciturno, de modales aristocráticos y a quien nadie ha visto perder nunca la calma. Poco a poco va subiendo los escalones de la carrera hacia el bastón de mando de mariscal. En 1934 es teniente coronel, y en 1935, jefe de Estado Mayor de las tropas motorizadas. Al comenzar la II Guerra Mundial asciende a general de división y jefe de Estado Mayor del VI Ejército. Por sus dotes de oficial de la escuela moderna, inteligente, laborioso, responsable, lleno de ideas, el jefe del Estado Mayor, general Helder, a finales de verano de 1940, le escoge como intendente general y le confía la preparación del «Plan Barbarroja», o lo que es lo mismo el ataque a Rusia.

A sus cincuenta años Friedrich Paulus nunca ha mandado una división ni un regimiento, lo cual no quita para que en enero de 1942 sea nombrado jefe del VI Ejército a propuesta de Reichenau. A principios de agosto de ese mismo año, Paulus recibe la orden de Hitler de avanzar hacia el Volga y conquistar Stalingrado, colaborando con el I Ejército acorazado. Según el Führer «los rusos están acabados». Sin embargo, seis meses después Paulus debe ceder ante la ofensiva soviética y el deseo de Hitler no se cumple. En una reacción llena de rencor, afirma que «los hombres de Stalingrado deben estar muertos», y en consecuencia cae sobre ellos una cortina de silencio que se descubre estrepitosamente cuando después del atentado contra Hitler del 20 de julio de 1944, Paulus lanza un llamamiento que difundido por la radio «Freis Deutschland» dice entre otras cosas: «Considero mi deber declarar a mis camaradas prisioneros y a todo el pueblo alemán que Alemania debe librarse de Adolf Hitler y buscar un nuevo guía que haga acabar la guerra y abra negociaciones que permitan a nuestro pueblo que siga viviendo y mantenga relaciones de amistad con sus enemigos actuales».

La vida del prisionero de guerra Friedrich Paulus se desenvuelve en dos fases, primero en Rusia, y luego en la Alemania comunista. En ningún caso recibe un trato corriente para un prisionero. En Moscú comparte una dacha con Von Seydlitz y es atendido por dos soldados del VI Ejército. Escribe artículos para el «Estrella Roja». Va con frecuencia al teatro Bolshoi donde tiene un palco reservado. Aprende ruso, pinta y lee libros franceses. Al dejar Rusia en 1953 declara: «No puedo dejar la URSS sin recordar a sus ciudadanos que hace tiempo llegué a su territorio como enemigo y que ahora lo dejo como amigo.»

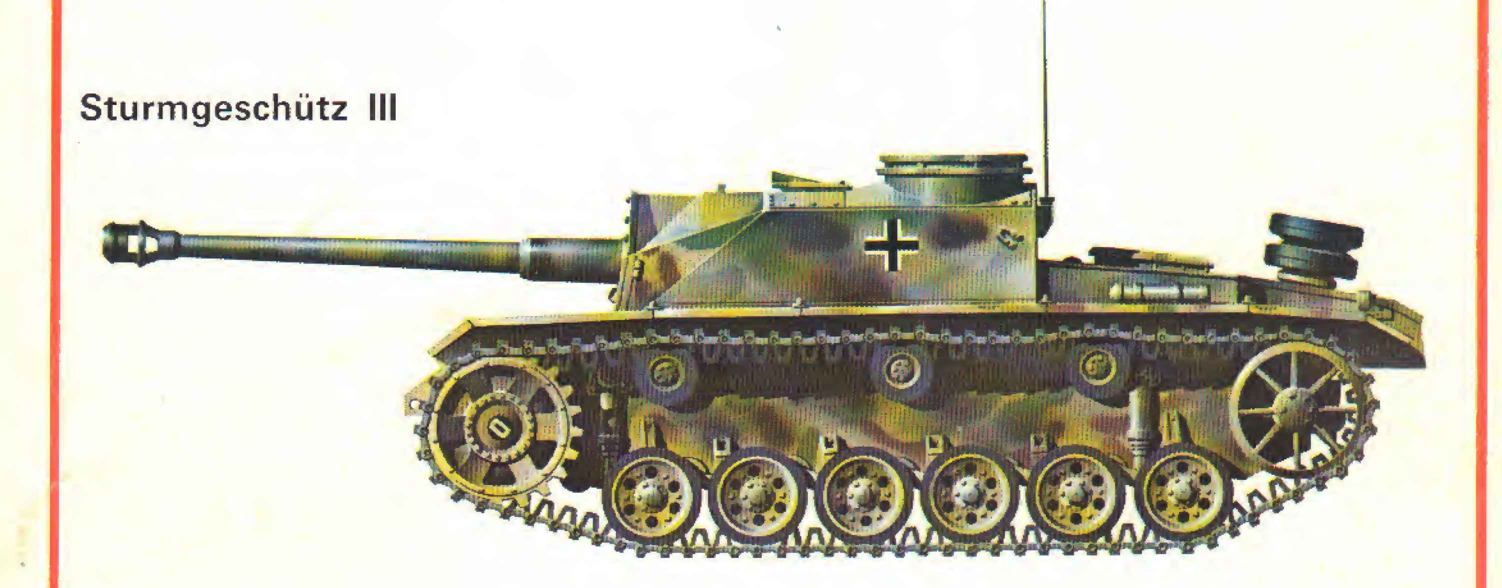
Bajo estas líneas: Paulus firma el llamamiento del «Comité Nacional Alemania Libre» al pueblo alemán, inspirado por la URSS. Estamos en diciembre de 1944. Abajo: En esta imagen de 1953, Paulus está en vísperas de su liberación. Con él están los dos soldados alemanes que le siguieron a la prisión.





PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Sturmgeschütz III



En junio de 1935, el Estado Mayor del Ejército Alemán pidió a la casa Daimler un tipo de medio blindado que hasta entonces no había sido tomado en consideración por los proyectistas de tanques de los diversos ejércitos. Se trataba de conseguir un vehículo blindado compuesto de una pieza de artillería montada sobre el casco de un tanque normal, aunque el cañón tenía que poder realizar un cierto movimiento en el plano horizontal y en el vertical. Esta solución permitía a la tripulación apuntar el arma sin necesidad de proporcionar el giro correspondiente al vehículo. La eliminación de la torreta giratoria evitaba muchos inconvenientes, entre otros el perjuicio mecánico que recibía la corona de rodamiento de la torre en el momento del disparo. Esto permitía utilizar cañones de calibre notoriamente superior al de las piezas empleadas habitualmente.

Por otra parte la estructura de un autopropulsado no dotado de torreta giratoria sería de más rápida construcción, más robusta, menos expuesta al tiro enemigo y finalmente más económica que la de un carro convencional. Hasta febrero de 1940 no estuvo listo el prototipo del nuevo tanque. El Sturmgeschütz III (cañón de asalto III) no tenía comparación con los carros de su época en cuanto que no tenía las características propias de un vehículo de combate, ni podía ser definido como artillería autopropulsada, ya que podía abrir fuego aún en movimiento sin tener que ponerlo en batería. Se trataba en definitiva de un vehículo de combate obtenido utilizando el casco del Panzer III. Sobre éste había sido soldada una estructura portadora de planchas verticales, sobre la que se había remachado la coraza.

En las versiones iniciales (A, B, C, D, E) el armamento principal estaba compuesto por un cañón corto de 75/24; a partir de la F se pasó a un cañón de 75/43 y se modificó la estructura de la casamata. Llegamos así a la G, la versión más difundida de este excelente medio acorazado.

Durante todo el conflicto, desde la campaña de Francia a los feroces combates de Berlín se emplearon más de 10.000 StuG de los diversos tipos, de los que 7.000 pertenecían a la serie G. Esta disponía de un cañón Rheinmetall Borsig de 75/48 netamente más potente que sus predecesores, dotado de dos fuertes frenos de retroceso y de un freno de boca destinados a reducir el retroceso en el corto espacio de la casamata. El conjunto de características de este vehículo le convertían en el medio ideal para acompañamiento de Infantería y para la caza y emboscadas a los blindados.

Peso	23,9 t.	Autonomía	170 km.
Longitud	6,7 m.	Tripulación	4
Anchura	2,9 m.	Armamento	1 cañ. de 75/48 + 1 am. de 7,92
Altura	2,1 m.	Municiones	54 × 75/48 + 600 × 7,92
Luz libre	39 cm.		
Protección (coraza máx.)	80 mm.	Máx. trinchera superable	2,3 m.
Motor	Maybach HL 120 TRM de 300 HP	Máx. escalón superable	60 cm.
		Máx. pendiente superable	30°
Velocidad máx.	0 km/h.	Vado	90 cm.

Rokossovsky, Konstantin

Cuando Konstantin Rokossovsky llegó al mundo en 1896, en la ciudad de Varsovia, nada en su nacimiento podía hacer presagiar un destino excepcionalmente brillante. Sin embargo pese a ser ciudadano polaco llegó a mariscal del Ejército soviético. Antes de que se produjera la Revolución de Octubre Rokossovsky ingresó como alumno en la escuela militar de Sant'Andrea de San Petesburgo aunque pronto manifestó inclinaciones antizaristas hasta tal punto que en 1919 en plena guerra civil, a sus 23 años y siendo oficial del Zar se alistó como voluntario en el Ejército Rojo y se afilió al Partido Comunista.

En 1920 Rokossovsky, lo mismo que otros jóvenes emigrados polacos en Rusia estaban convencidos de que una marcha del Ejército Soviético sobre Varsovia contaría con el apoyo de los campesinos y trabajadores polacos dispuestos a sublevarse contra los terratenientes y los capitalistas. Sin embargo Polonia rechazó a los invasores y el Ejército Rojo tuvo que replegarse. Entre las tropas en retirada se encontraba Rokossovsky. Pese a ello, antes de 1921 era admitido en la Academia Militar de Frunze de Moscú, la institución más prestigiosa del país, donde eran enviados aquellos que se habían distinguido especialmente en la Guerra Civil. Al terminar sus estudios fue nombrado oficial de enlace entre el Estado Mayor soviético y la sección polaca del Komintern. Su interés por el comunismo polaco así como su origen le fueron haciendo sospechoso a Stalin quien lo deportó a un oscuro campo de concentración donde permaneció algunos años entre delincuentes comunes y sometido a torturas esperando el milagro que le salvara. El milagro consistió en la agresión alemana a Rusia y las derrotas sufridas por los generales fieles a Stalin quien tuvo que sustituirlos. Rokossovsky, sacado del infierno de Lager, se distinguió a la cabeza de un ejército y luego de un grupo de ejércitos, pero no olvidó nunca la experiencia vivida.

En 1944 Rokossovsky se encontraba ante Varsovia. En el interior de la ciudad los polacos se habían sublevado contra la Wehrmacht y aunque al principio esperaban alcanzar la victoria sin ayuda de los soviéticos pronto vieron que esto no era posible y se volvieron desesperados hacia ellos. Rokossovsky podría haber sido el libertador de Varsovia pero Stalin no se lo permitió.

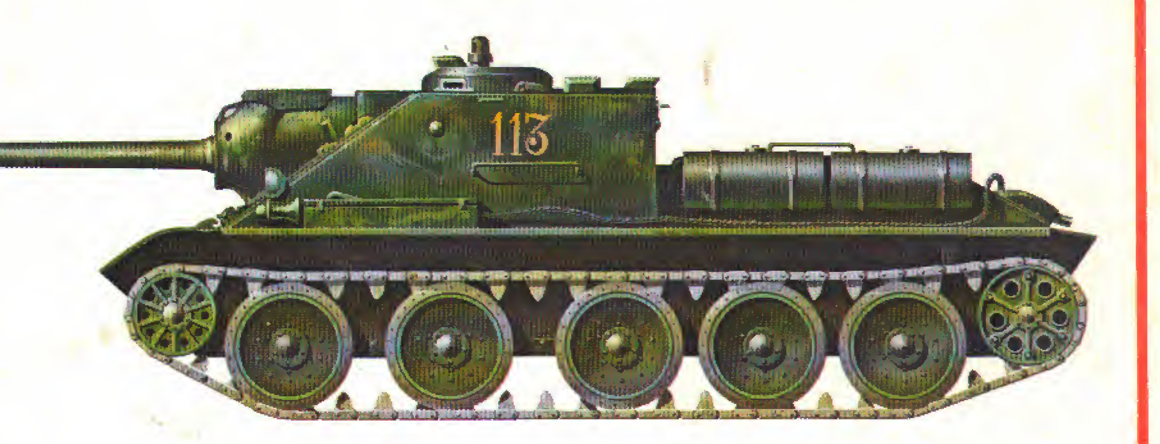
Después de la guerra Rokossovsky fue destinado a Varsovia donde se le consideró por ironías del destino como «el hombre de confianza» de Stalin. En realidad se pedía que asegurase la obediencia incondicional de los comunistas locales y, por tanto, su dependencia absoluta de la URSS. De hecho, Rokossovsky se convirtió en el instrumento más importante de la opresión. A la muerte de Stalin fue llamado a Moscú y nombrado por Kruschef viceministro de la Defensa contribuyendo a dar la razón a quienes consideraron a Rokossovsky como un procónsul de los dominadores soviéticos.

El mariscal Rokossovsky murió el 6 de agosto de 1968 a la edad de setenta y dos años.



Berlín, 1945. El mariscal Rokossovsky (a la derecha, en primer plano). A su derecha, el mariscal inglés Montgomery y el mariscal Zukov.

SU 85



Durante la ofensiva soviética del invierno de 1943 hizo su aparición un nuevo modelo de vehículo blindado caracterizado por carecer de torreta y tener el cañón montado en casamata. Este vehículo se ganó rápidamente la simpatía de sus tripulaciones y el respeto del enemigo, y fue denominado SU (Samokodnia Ustanovka) 85. No sería propio definir este medio como una pieza de artillería acorazada, dado que su cañón era ni más ni menos, el mismo que el del carro de combate T 34/85. Por otra parte, el SU 85 no había sido proyectado exclusivamente para desempeñar funciones antitanque, como el JSU 152. Se trataba en definitiva de un auténtico cañón de asalto, más parecido al Sturmgeshutz alemán que al Ansaldo Fiat 75/18 italiano, y capaz de hacer frente en igualdad de condiciones a los tanques enemigos de su época. Asimismo, podía seguir a la Infantería, y por esto estaba provisto de largas agarraderas para que siguiendo una costumbre soviética, los soldados se encaramasen a él, permaneciendo en el centro del combate y batiéndose eficazmente contra blancos fijos y móviles.

Para realizar esta arma, los proyectistas creyeron oportuno, tanto por lo práctico que era bajo el punto de vista logístico como por conseguir una mayor rapidez en su construcción utilizar la carrocería y mecánica de T-34 diseñando una nueva superestructura que permitiese la instalación de la pieza de artillería y de sus sirvientes. De este modo las líneas del tanque eran más reducidas y menos vulnerables a los disparos enemigos. Su cañón, originariamente una pieza antiaérea de 85 mm. M 1939, podía girar 20° a cada lado. En 1944 fue sustituido por el nuevo D5 S85A M 1944 con características balísticas mejoradas posteriormente.

En total, durante la guerra se construyeron poco más de 500 SU 85 cifra muy pequeña si se tiene en cuenta la desorbitada cantidad de tanques construidos en la URSS, aunque justificada. Pese a que se trataba de un tanque más compacto y menos vulnerable a los disparos enemigos, presentaba la deficiencia de no poder actuar para cubrir los 360°. Posteriormente, teniendo en cuenta la solidez de su construcción, los proyectistas decidieron instalar cañones de más calibres, y de este modo surgieron los tanques SU 100, que permanecieron en activo en las Fuerzas Armadas del Ejército Soviético hasta 1957.

Año	1943
Peso	aprox. 31 t.
Longitud	8,04 m.
Anchura	3,00 m.
Altura	2,34 m.
Luz libre	40 cm.
Protección (blindaje máx.)	75 mm.
Motor	12 cilindros en V Diesel de 500 HP.

Vel. máx.	en carretera	50 km/h.
	en terreno vario	40 km/h.
Autonomía	en carretera	290 km.
	en terreno vario	201 km.
Dotación		4
Armamento		1 × 85 mm.
Trinchera máx. superable		2,50 m.
Escalón máx. superable		73 cm.
Pendiente máx. superable		35°
Vado		130 cm.

Rommel, Erwin

Rommel fue indudablemente el jefe militar más popular de toda la II Guerra Mundial y las opiniones que sobre él se vierten por parte de sus contemporáneos ofrecen el contraste de considerar su figura totalmente desvinculada del nacismo y de la política, o, por el contrario, como la de una personalidad estrechamente unida y volcada hacia el Führer. La objetividad que da el paso del tiempo permite a los historiadores actuales ajustarse con mayor verismo a la realidad del «zorro del desierto». Al parecer, antes de la subida de Hitler al poder, cuando la mayoría de los militares alemanes se mantenían todavía apartados del movimiento nazi, Rommel se acercó al nacionalsocialismo. Después de terminada la I Guerra Mundial es un capitán que no ha cumplido todavía los treinta años pero con un cierto renombre. La situación del país puede calificarse de caótica, y amante del orden Rommel no duda en alinearse con los grupos paramilitares llamados «Cuerpos Francos» que se proponen restablecer por la fuerza el orden en Alemania. Le ofrecen el cargo de jefe de la Policía de Stuttgart, pero el capitán Rommel no tiene ninguna intención de convertirse en guardia por lo que decide volver a su regimiento para reanudar la carrera interrumpida desde el final de la guerra. No siendo oficial del Estado Mayor parece que los altos grados son para él inalcanzables. Sin embargo, la llegada del nazismo al poder determina un gran cambio en su vida.

En ese momento Hitler no termina de fiarse de la casta de militares prusianos, y prefiere poner en los puestos más delicados a aquellos militares que en el pasado han adquirido méritos políticos con los nazis, de tal modo que cuando se trata de nombrar al jefe del batallón personal del Führer la elección recae sobre Rommel. Gracias a Goebbels Rommel es ascendido a general sin poseer los títulos reclamados por el riguroso reglamento del Ejército alemán.

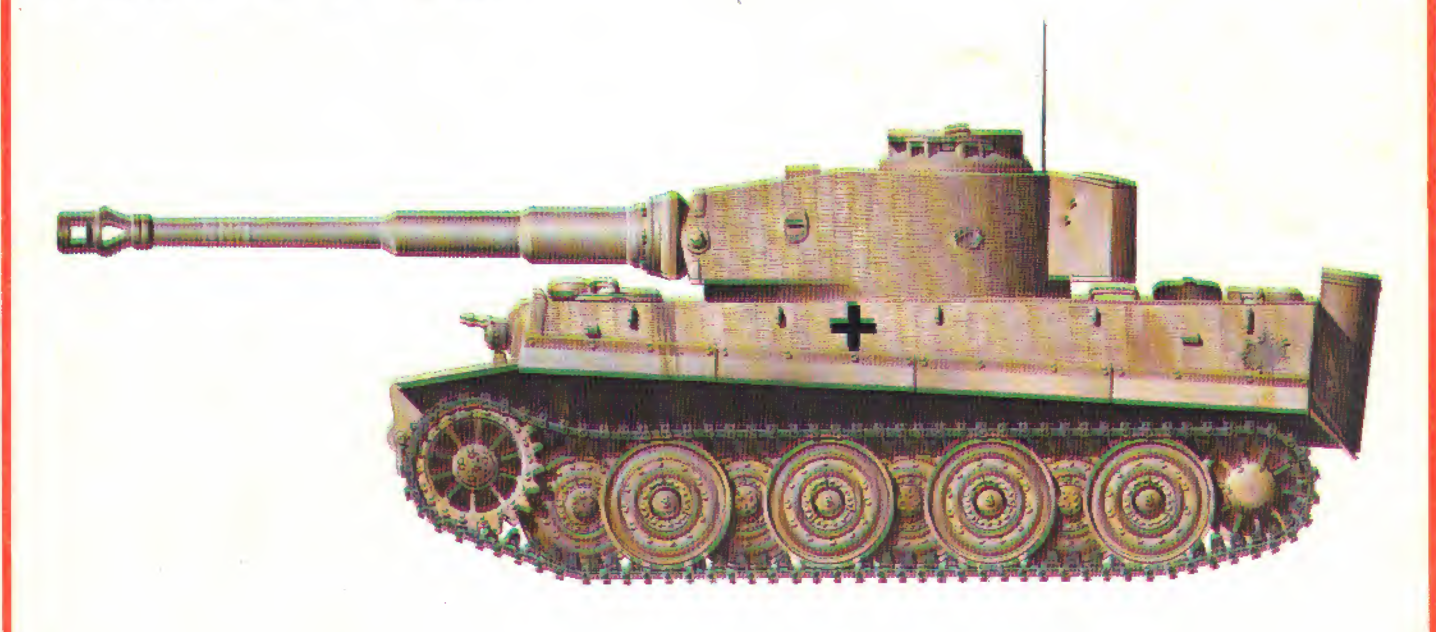
Al comienzo de la campaña contra Francia, en 1940, Rommel está al frente de la VII División Acorazada, y gracias a la propaganda oficial se convierte desde el principio de la guerra en el general de más prestigio del Tercer Reich. Sin embargo es la campaña de Africa la que determina las causas que dieron lugar al mito y la leyenda de Rommel conocido también como «el zorro del desierto». Nunca antes que él se atrevió un general a modificar en plena batalla los planes previstos a fin de tomar por sorpresa al enemigo. En verano de 1942 conquista Tobruk al frente de las tropas germanoitalianas. Sin embargo su audacia y su prisa en esta ocasión motivan en cierto modo el gran fracaso de la batalla de El Alamein que dio comienzo el 23 de octubre de aquel mismo año. Rommel con síntomas de agotamiento nervioso regresa a Alemania en plena batalla y es sustituido por Stumme quien fallece al cabo de tres días de su partida.

El 5 de noviembre de 1943 es nombrado inspector de las defensas costeras occidentales. Sin embargo cuando se produce el desembarco aliado en las playas de Normandía en junio de 1944 Rommel tampoco se encuentra en su puesto de mando. Poco después se verá involucrado accidentalmente en la conjura para asesinar a Hitler. Acusado de alta traición, por sus méritos le permiten escoger entre el suicidio y un proceso público. Rommel prefiere ingerir una pastilla de cianuro. A cambio, su memoria permanece incólume y su viuda puede conservar la pensión y hasta la vida. Hitler ordenó en su honor funerales oficiales muy solemnes, y durante mucho tiempo se mantuvo la creencia de que Rommel había fallecido a consecuencia de las heridas recibidas en Francia.

Rommel con Hitler, a su regreso de El Alamein.



PZKFW AUSF. VI «Tiger»



En la mañana del 13 de junio de 1944, el capitán Michael Wittman atisba desde las troneras de la torreta de su carro de combate, un «Tiger» los movimientos de una columna británica de vehículos acorazados que serpentea por la carretera de Villers Bocage. Junto con su tripulación siempre la misma, Wittman había combatido en Rusia y al cabo de apenas nueve meses había destruido 119 tanques soviéticos. Si el comandante Carr, segundo jefe de la columna blindada británica lo hubiera sabido probablemente hubiera avanzado con más prudencia, pero la columna continuó espaciada por la carretera. Repentinamente el tanque alemán irrumpió por una explanada que corría paralela a la pista y en muy poco tiempo y en solitario destruyó 20 tanques, de combate, 4 cazatanques, un vehículo de mando, 14 transportes de tropas y 14 Bren Carriers. El tanque que ha sido capaz de semejante alarde es un «Tiger» equipado con un cañón de 88 mm. y tres ametralladoras.

El Tiger que se convirtió en el tanque alemán por excelencia nació de un estudio iniciado por la casa Henschel en 1938 en previsión de un elemento acorazado capaz de sustituir, cuando fuese necesario, al Mark IV, apenas entrado en servicio. Al comienzo de la guerra se intensificaron los estudios para realizar este tanque. En la primavera de 1942, entre los diversos prototipos presentados, fue preseleccionado el de la Henschel por lo que se refería al casco, mientras que para la torreta se prefirió acudir a un modelo realizado por los Porsche y construido por Krupp, mediante fundición (limitada a la cintura lateral). El tanque tenía un tren de rodaje de ruedas desviadas que sustentaban cadenas de 52 cm. de ancho para circular por carretera y de 72,5 para la nieve o terrenos blandos. La sustitución de cadenas podía hacerse en un cuarto de hora.

El interior del vehículo tenía el máximo de comodidades posibles en un tanque. Para conducir, el piloto utilizaba un volante normal además de las dos usuales palancas propias de los tanques, y el instrumental era de los más completos y perfectos entonces utilizados. El Panzerkampfwagen VI, como se llamaba oficialmente debutó en otoño de 1942, en el frente ruso para combatir hasta el final de la guerra.

Año	1942	Autonomía	195 km.
Peso	56 t.	Tripulación	5
Longitud	8,45 m.	Armamento	1 × 88/56 + 3 ametr. de 7,92
Anchura	3,56 m.	Municiones	92 × 88 + 4.500 × 7,92
Altura	3 m.	Máx. trinchera superable	2,5
Luz libre	47 cm.	Máx. escalón superable	79 cm.
Protección (coraza máx.)	120 mm.	Máx. pendiente superable	35°
Motor	Maybach HL210P 45 2 cil. en V de 600 HP	Vado	120 cm.
Velocidad máx.	37,8 km/h.		

Rundstedt, Karl Gerd Von

No tuvo quizá el general Rundstedt la popularidad, apoyada por la propaganda oficial, de Rommel; sin embargo, su prestigio era reconocido por propios y extraños. Tanto Eisenhower como Montgomery tenían de él un elevado concepto. Fue un hábil militar al que le cupo la suerte o la desgracia de ser encargado por Hitler de llevar a la práctica el «Caso Blanco», es decir, la invasión de Polonia.

Karl Gerd von Rundstedt había nacido en Asherleben el 12 de diciembre de 1875. Su padre era general y su familia, de la nobleza prusiana, contaba con muchos militares. El se mostró digno descendiente suyo llegando a ser uno de los mejores generales del ejército germano. Ingresó muy joven en una escuela militar y pasó la primera parte de su carrera en el Ejército Imperial. En 1932 consiguió el grado de general, y en 1938 había abandonado el servicio activo. Ya avanzado en años (von Rundstedt fue uno de los mariscales de más edad del Tercer Reich) y no demasiado dispuesto hacia el partido nazi, pensaba haber concluido honrosamente su carrera, pero le esperaba una suerte bien distinta. Al año siguiente Hitler le invita a volver al servicio y le confía el mando del grupo de ejércitos que el 1 de septiembre de 1939 debería invadir Polonia dando así comienzo a la segunda guerra mundial.

Von Rundstedt era un soldado nato, cuyo concepto de la jerarquía y de la obediencia prescindía de toda ideología política. Sin embargo, vaya en su mérito que a diferencia de muchos «señores de la guerra» de cuño prusiano, Von Rundstedt era un hombre dotado de una notable carga de humanidad que muchas veces afloraba bajo la dura coraza del soldado. Su dirección de la guerra obedecía a los cánones clásicos de la estrategia. Era un especialista de los movimientos de tenaza que permitían alcanzar felizmente el objetivo primario, es decir la destrucción de las fuerzas enemigas. Los elementos principales de su éxito consistían en el factor sorpresa, en la rapidez de maniobra y en el empleo de la estrecha colaboración entre las fuerzas acorazadas y las fuerzas aéreas. Cuando en mayo de 1940 Hitler decide hacer avanzar sus tropas hacia el Oeste, confía a Von Rundstedt la misión de hacerle romper la línea Maginot. En pocos días obliga a Bélgica y a Holanda a rendirse y abre un frente de casi 300 kilómetros en el que se encontró aprisionado el Cuerpo Expedicionario Británico enviado en auxilio de los aliados europeos. Quedaron aislados también tres ejércitos franceses.

Cuando los ejércitos alemanes invaden Rusia, Von Rundsted al frente de sus tropas tiene la misión de conquistar Ucrania, la cuenca del Don y los pozos petrolíferos del Cáucaso. Hay una propuesta de retirada que Hitler rechaza por lo que Von Rundstedt dimite. Sin embargo, en 1943 el Führer le confía el mando del frente occidental. Tiene bajo su mando a Rommel, a quien califica de «payaso del circo nazi».

Después del desembarco de Normandía se hizo cargo del contraataque de las Ardenas que tanta confusión y miedo creó durante algunos días en el mando aliado. Sin embargo, esto fue el canto del cisne. Pocos días después se enfrenta de nuevo con Hitler que le destituye esta vez para siempre.

Retirado a la vida privada muere en 1952, a la edad de setenta y siete años. Fue uno de los pocos militares alemanes de alta graduación que no sufrió proceso por crímenes de guerra.

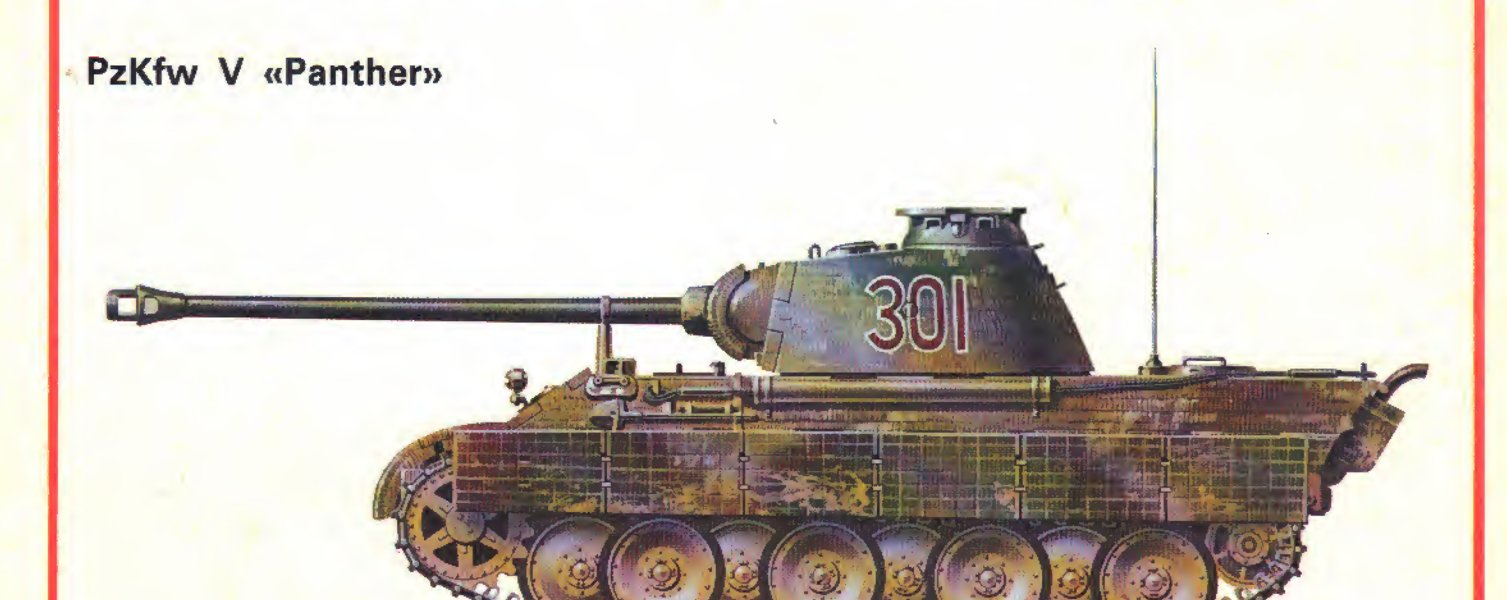
Von Rundstedt fue representado así en la cubierta de TIME en la época de la ofensiva de las Ardenas. A aquellos días pertenece también la foto inferior.





PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

PzKfw V «Panther»



La aparición en la línea de combate del tanque ruso T-34 impresionó mucho a los generales alemanes que se dieron cuenta de la capacidad de este tanque para vencer holgadamente a sus mejores blindados en servicio. Efectivamente, los rusos disponían de un arma excelente pero con ciertas dificultades para su pleno uso bien por deficiencias de la industria bélica, por falta de materiales o por la escasa experiencia de las dotaciones. Con todo y en consecuencia Hitler hizo que se diera el mayor impulso a la realización de un nuevo tipo de carro de 30 toneladas que verá la luz en septiembre de 1942, aunque poco después se vería el prototipo definitivo que tenía algunas modificaciones pedidas por el Führer en persona. La denominación de este vehículo que será aceptado y puesto rápidamente en producción era el «PzKfw V Panther».

Los diseñadores satisfacieron con creces las exigencias de los militares: blindaje suficientemente fuerte y con superficies muy inclinadas para desviar los tiros que lo alcanzasen, ejes anchos y cadenas suficientes para garantizar una buena marcha incluso en terrenos fangosos o nevados, torreta giratoria de 360° dotada de un cañón más potente que los que estaban en servicio. El casco del «Panther» hecho de planchas soldadas tenía un espesor máximo de 80 mm. y en la parte anterior una inclinación de 55° que hacía que los tiros «resbalaran» sin tocar la parte superior de la torreta.

Las cadenas para la marcha normal de 66 cm. de anchura y los ejes suficientemente anchos garantizaban, además de una buena capacidad de marcha sobre la nieve o el fango, una plataforma de tiro excepcionalmente estable. Por último en la torreta había una pieza de 75 mm. de longitud y de calibre 70 capaz de perforar 140 mm. de blindaje de acero a 1.000 metros de distancia. La defensa cercana estaba confiada a dos ametralladoras MG 34 de calibre 7,92 mm., mientras que una tercera ametralladora estaba instalada coaxialmente con el cañón.

Este tanque fue considerado por muchos expertos como el mejor de toda la contienda. De él se realizaron algunas versiones, tales como el vehículo de recuperación empleado por el cuerpo de ingenieros y una serie pequeña poco menos que de 400 unidades modificada como cazatanques con una pieza de 88/71 en casamata en lugar de en torreta como le hubiera correspondido.

Año	1943	Vel. máx. en terr. variado	30 km/h.
Peso	44,8 t.	Autonomía en carretera	200 km.
Longitud	8,66 m.	Autonomía en terr. variado	100 km.
Anchura	3,43 m.	Dotación	5
Altura	3 m.	Armamento	1 × 75 + 3 × 7,92
Luz libre	56 cm.	Municiones	79 × 75 + 4.500 × 7,92
Protección (blindaje máx.)	80 mm.	Máx. trinchera superable	2,45 m.
Motor	Maybach HL230 de 700 Hp	Máx. escalón superable	90 cm.
		Máx. pendiente superable	30°
Vel. máx. en carretera	45,7 km/h.	Vado	170 cm.

SCHOERNER, FERDINAND

Nació en Munich en 1892 en el seno de una familia acomodada. Realiza los estudios clásicos en su ciudad natal, obteniendo el diploma en 1911. Poco después presta servicio voluntario en el Regimiento Bávaro de Munich. Se especializa en lenguas extranjeras en las Universidades de Munich, Lausana y Grenoble. Al comienzo de la I Guerra Mundial lucha en el frente italiano. Después de la guerra se afilia al partido nazi y forma parte del Freikorps, que dirigió la represión comunista de 1919-1920 en Munich. Orientado hacia una sólida carrera militar, apoyado por su preparación cultural, sus conocimientos de políglota y, sobre todo, su pertenencia a los mandos del partido, Schoerner entró en el Estado Mayor. A la vez trabaja incansablemente por su carrera, hostilizando a la jerarquía militar alemana y la tradición de los Junker prusianos en los altos puestos de mando, cuidando con atención los contactos con las organizaciones del partido nazi y haciéndose portavoz de la necesidad de que también el ejército estuviera dominado por los políticos. Se granjea así la simpatía de Hitler, que le abre las puertas de una carrera afortunada.

En julio de 1940 es ascendido a teniente general, y en la primavera de 1941 pasa al frente griego con la VI División Alpina, protagonista de la ruptura de la «Línea Metaxas», el 6 de abril, lo que le vale la cruz de caballero. En 21 días Schoerner conquista Grecia. El 1 de junio es nombrado inspector general de las tropas alpinas. Desde noviembre de 1943 a febrero de 1944 es comandante del Cuerpo de Ejército Nikopol. Durante un par de meses se le destina al Estado Mayor General, pasando luego con el grado de capitán general al mando del Grupo de Ejércitos del sur de Ucrania, luchando en Crimea, en Rumania y en los Cárpatos hasta la línea del Dniester.

Los desastres alemanes se acumulan en el frente soviético. Sin embargo, Schoerner encuentra el medio para distinguirse a los ojos de Hitler, quien le concede las máximas condecoraciones. Finalmente, el 17 de enero de 1945 recibe el mando del grupo de Ejércitos Centro que sostenía el choque final soviético. A pesar de que todo hace prever que el desenlace final está próximo, Schoerner sigue asegurando a Hitler su confianza en la victoria total. Esto probablemente es lo que le vale ser nombrado comandante supremo del ejército.

La ilusión del Schoerner de una paz separada con los occidentales que le permita aún combatir contra los soviéticos se desvanece. El 11 de mayo de 1945 se rinden los ejércitos rodeados de un lado por los ejércitos soviéticos y por otro por el III Ejército Estadounidense.

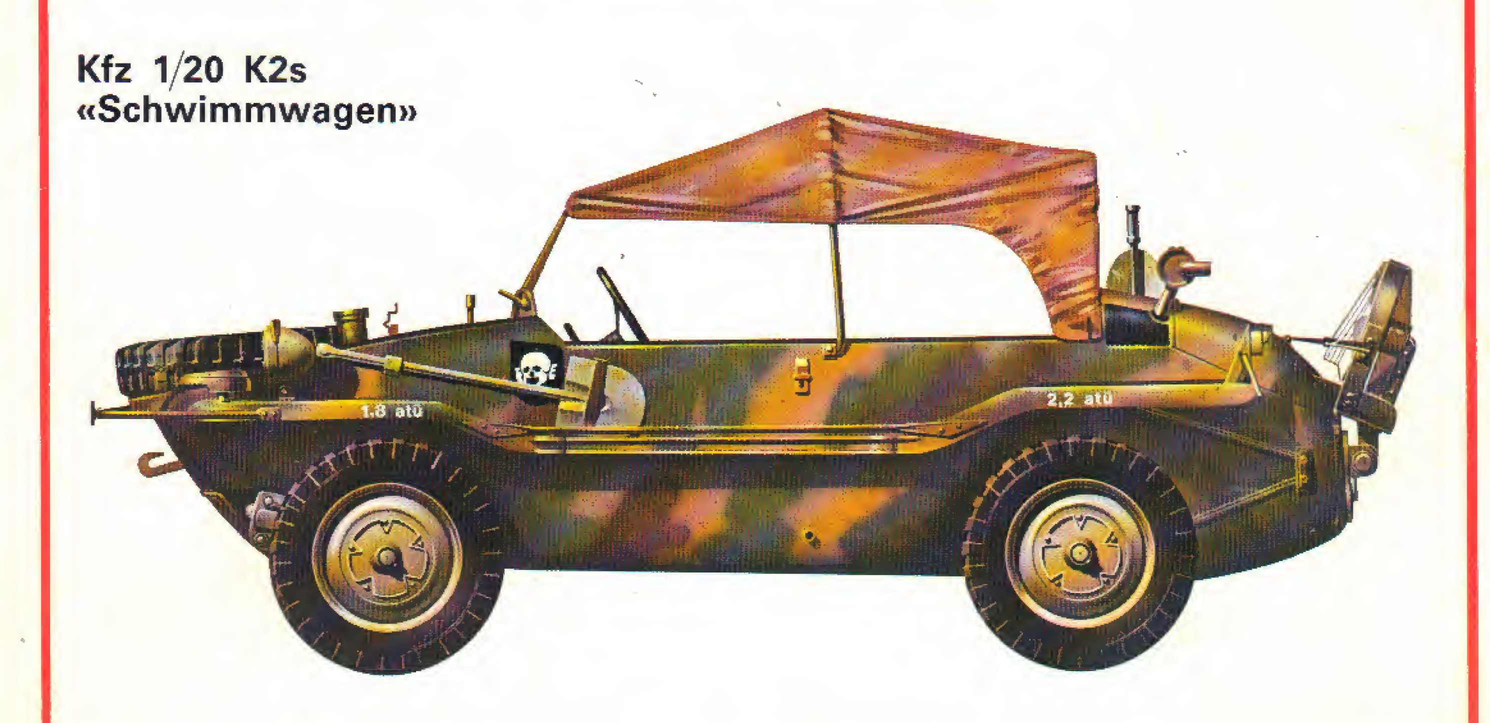
A finales de junio de 1945 Schoerner reclamado por los rusos, es llevado a la Unión Soviética. Libertado diez años después regresa a Alemania Federal, donde en 1957 es condenado de nuevo a cuatro años de cárcel, de los que sólo cumplirá dos años en prisión.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (30)

Kfz 1/20 K2s «Schwimmwagen»



En 1938 el doctor Porsche recibió la orden de Hitler de fabricar un vehículo con tales condiciones de precio, resistencia y seguridad que fuera realmente el coche popular alemán. Se cumplió el encargo con tanto acierto que los Volkswagen continúan rodando impetérritos al cabo casi de medio siglo de que apareciera la primera unidad por la cadena de montaje. Desde el primer momento se reveló como un vehículo excepcionalmente robusto y dotado de un motor altamente seguro. Había muy buenos motivos, por tanto, para que los militares se interesasen antes o después por el recién llegado y así sucedió puntualmente.

Encargado de desarrollar una familia de modelos militares, el doctor Porsche se puso inmediatamente al trabajo que resolvió del modo más brillante recurriendo muchas veces a medios y soluciones bastante pococomunes, pero que respondían siempre de modo pleno a los rendimientos pedidos. Los técnicos alemanes orientaron el vehículo a ser un medio ligero de reconocimiento y enlace, derivado directamente de los primeros «escarabajos» VW con pocas modificaciones en la carrocería. Cuando después, y tras el comienzo de la campaña de Rusia, la Wehrmacht se dió cuenta de la necesidad de un vehículo anfibio que pudiera vadear bastante más que un vehículo normal, se preparó con meticulosidad teutónica un nuevo transporte que no vadeava los ríos, sino que los atravesaba navegando a una velocidad de 12 km/h. Este vehículo no era prácticamente más que una bañera dotada de ruedas, por lo que su flotación se mantenía a toda prueba. A falta de la más mínima fisura el agua no podía entrar en su interior en ningún caso. Los puntos de paso de las suspensiones, en barra de torsión, al casco, estaban garantizados por juntas de cierre estanco. Para avanzar en el agua, el vehículo utilizaba una hélice que normalmente estaba plegada hacia arriba. En el momento de usarla se bajaba y se enlazaba con un perno que era cabeza de engranaje de la transmisión del motor, con lo que el Schwimmwagen se convertía en una pequeña motora. Para dirigir el coche durante la marcha en el agua bastaba con accionar el volante, y las ruedas delanteras hacían de timón. En dos años se fabricaron 14.267 unidades que fueron ampliamente utilizados por el ejército alemán.

Longitud	3,285 m.	Vel. máx. en tierra	80 km/h.
Anchura	1,480 m.	Vel. máx. en agua	12 km/h.
Altura	1,615 m.	Autonomía	450 km.
Peso	890 kg.	Depósito de	50 l.
Motor	Volkswagen 4 cilindros de 1.131 c.c. y 2,45 HP, refrigerado por aire		

Skorzeny, Otto

Después de haber cursado estudios técnicos en Viena, su ciudad natal, Skorzeny se inscribió en el Partido Nacionalsocialista, y sucesivamente se enroló en las SS. En 1939 forma parte del «Leibstandarte, Adolf Hitler», y en 1940, de la división SS «Das Reich». Combatió en el frente ruso y repatriado por enfermedad, el 20 de abril de 1943, recibe el encargo de constituir una unidad especial dentro de la división «Oranienburg» que las SS habían decidido unir a la división «Brandenburg». La unidad especial creada por Skorzeny tomó el nombre de batallón Friedenthal. El 23 de julio de 1943 fue escogido personalmente por Hitler para descubrir la localidad italiana donde había sido escondido Mussolini, a fin de libertarlo.

El escondite fue descubierto por el general Student y el coronel Kappler, y Mussolini libertado por un batallón de paracaidistas al mando directo de Skorzeny.

Este éxito favoreció su carrera en la jerarquía nazi. Ascendido a coronel por Hitler personalmente, en diciembre de 1943 Skorzeny organizó el cerco de Vichy, capital de la Francia de Petain; en mayo de 1944 estuvo en Yugoslavia con el vano intento de localizar y asaltar el refugio de Tito; en julio de 1944 colaboró en la represión que siguió a la conjura antihitleriana; en otoño del mismo año ocupó el monte del castillo de Budapest para impedir al almirante Horthy concertar una paz separada con los aliados. Finalmente en diciembre de 1944 participó en la ofensiva de las Ardenas con su brigada especializada en disfraces, con uniformes aliados, y organizando actos de sabotaje tras las líneas enemigas. La Panzerbrigade 150 de Skorzeny fue así protagonista de la «Operación Greif», que llevó una notable confusión a las líneas aliadas, pero que no pudo modificar lo más mínimo el curso de la guerra.

Después de la caída del Tercer Reich, Skorzeny se entregó a los aliados en Baviera el 15 de mayo de 1945. Fue procesado, absuelto y liberado dos años después. Luego fue sometido a una investigación de desnazificación, pero logró huir del campo de internamiento de Darmstadt en 1948. Se trasladó al extranjero, ejerciendo de ingeniero y dedicándose a los negocios, y acabó estableciéndose en Madrid, donde se ocupó de exportaciones e importaciones y donde fue también corresponsal de dos periódicos alemanes. Murió en España el 5 de julio de 1975. Durante la guerra llegó a ser condecorado con la «Ritterkreuz» y con las Hojas de Roble.

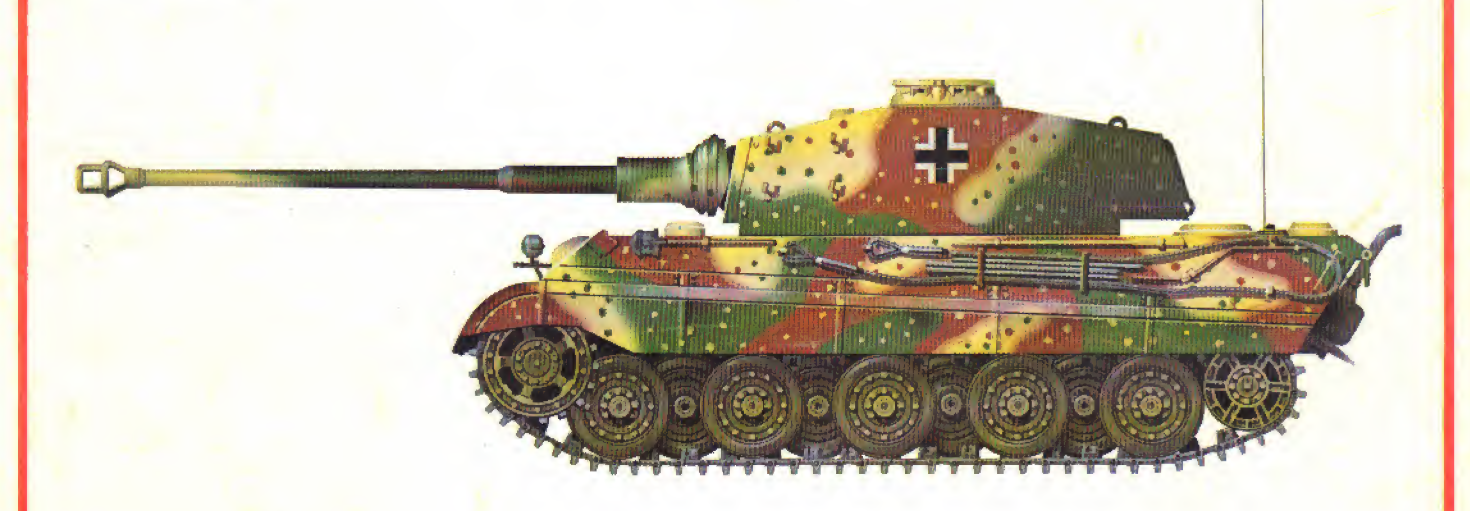


Derecha: La última acción importante de Otto Skorzeny tuvo lugar durante la ofensiva de las Ardenas. Sus comandos, adiestrados y equipados como soldados americanos y hablando un buen inglés, crearon un considerable caos en la retaguardia aliada.



Bajo: Los soldados de Skorzeny hechos prisioneros en las Ardenas terminaron invariablemente ante el pelotón de ejecución, debido al uso de falsos uniformes. Esta dramática fotografía muestra el momento en que un desgraciado alemán es atado al poste donde será fusilado.

Pzkfw VI B «Konigstiger»



Cuando los alemanes lanzaron la ofensiva de las Ardenas en 1944, los aliados fueron tomados totalmente por sorpresa porque no creían que Alemania, desangrada por la guerra y por los bombardeos, pudiera realizar semejante esfuerzo. Como es natural, la Propaganda Oficial Alemana inició una gran campaña para elogiar los esfuerzos de la Whermacht y de las Waffen SS, tratando de demostrar que las fuerzas alemanas avanzaban hacia la victoria final. Con este objetivo se difundieron fotos de nuevos carros de combate «absolutamente invencibles» que desbaratarían las filas aliadas. Los carros tan elogiados eran los PzKfw VI B Königstiger, los más recientes vástagos de la gran familia de blindados producidos por Alemania durante el conflicto. Efectivamente, la Propaganda no mentía cuando decía que se trataba de tanques invencibles, en el sentido de que en las líneas aliadas no existía ningún medio acorazado capaz de salir al paso de estos monstruos, que pesaban cerca de 70 toneladas y tenían una torreta de 180 mm. de espesor y armada con un cañón de 88/71.

En el campo de batalla podían moverse con mal tiempo y con buen tiempo. Sólo en el frente oriental tuvo algunos problemas al enfrentarse con los carros de Stalin, dotados de un cañón de 122 mm. La Propaganda no decía, sin embargo, que con 860 litros de carburante el tanque sólo podía recorrer 110 kilómetros de carretera y 85 de terreno accidentado. Tampoco decía que la invulnerable montaña de acero tenía un radio de curvatura de sólo 4,8 metros, y que bastaba un puente un poco débil o algo estrecho, o un paso elevado demasiado bajo, o una curva muy cerrada en un recodo o en un poblado para que su irresistible marcha terminara antes de empezar. Y eso sin contar que los aviones aliados tenían enfiladas a las columnas de aprovisionamiento que aseguraban a los blindados la preciosa y escasa gasolina.

En el interior del poderoso casco (de 80 a 180 mm de coraza en la torreta y de 100 a 150 mm en la parte frontal) se situaba la tripulación de cinco hombres. El motor era un Maybach de 600 HP, refrigerado por líquido. A veces originó problemas por el notable peso que tenía que transportar.

La torreta podía hacerse girar igualmente por motor o a mano. Las cadenas, de hasta 80 cm de anchas, junto con la suspensión de barras de torsión, garantizaban una extraordinaria comodidad de marcha y un racional reparto del peso sobre el terreno.

Año		1944	Autonomía	en carretera	110 km.
Peso		68 t.		en terreno vario	85 km.
Longitud		10,28 m.	Tripulación		5
Anchura		3,75 m.	Armamento		1 × 88 + 2 × 7,92
Altura		3,09 m.	Municiones		72 × 88 + 5.850 × 7,92
Luz libre		48,5 cm.	Máx. trinchera superable		2,5 m.
Protección (coraza máx.)		180 mm.	Máx. escalón superable		85 cm.
Motor		Maybach HL 230 de 600 HP.	Máx. pendiente superable		35°
Vel. máx.	en carretera	38 km/h.	Vado		160 cm.
	en terreno vario	17 km/h.			

Student, Kurt

Hijo de militares, Student ingresó en una escuela militar a la edad de once años. Había nacido en Birkhalz en 1890. Participó en la I Guerra Mundial como oficial de aviación. En un duelo aéreo con un piloto francés resultó gravemente herido. Al finalizar la contienda tenía el grado de capitán. Siguió en el Ejército alemán en el Departamento Central Aéreo, donde siguió volando. En este momento de su carrera, en 1921, Student tiene de nuevo un grave accidente aéreo en el que se fractura el cráneo.

En 1928 vuelve a la Infantería y es nombrado comandante. Después de la subida al poder de Hitler regresa a la Fuerza Aérea que, a partir de entonces, estaba en manos de Goering. Es el momento en que Goering se está rearmando. Student es ascendido a teniente coronel, y en 1938 se encuentra al frente de la VII División Aérea con el grado de General-mayor. Poco a poco va transformando la estructura de su División en un cuerpo aerotransportado compuesto por pilotos, paracaidistas e infantes. De este modo llega a inspector de las tropas aerotransportadas. Cuando comienza la II Guerra Mundial, Student está preparado para enfrentarse con éxito a los acontecimientos y cumplir con su deber. Toma parte en la invasión de Polonia, y luego en la campaña de Europa occidental, y especialmente en el desembarco aéreo de Rotterdam, en el curso del cual resulta nuevamente herido.



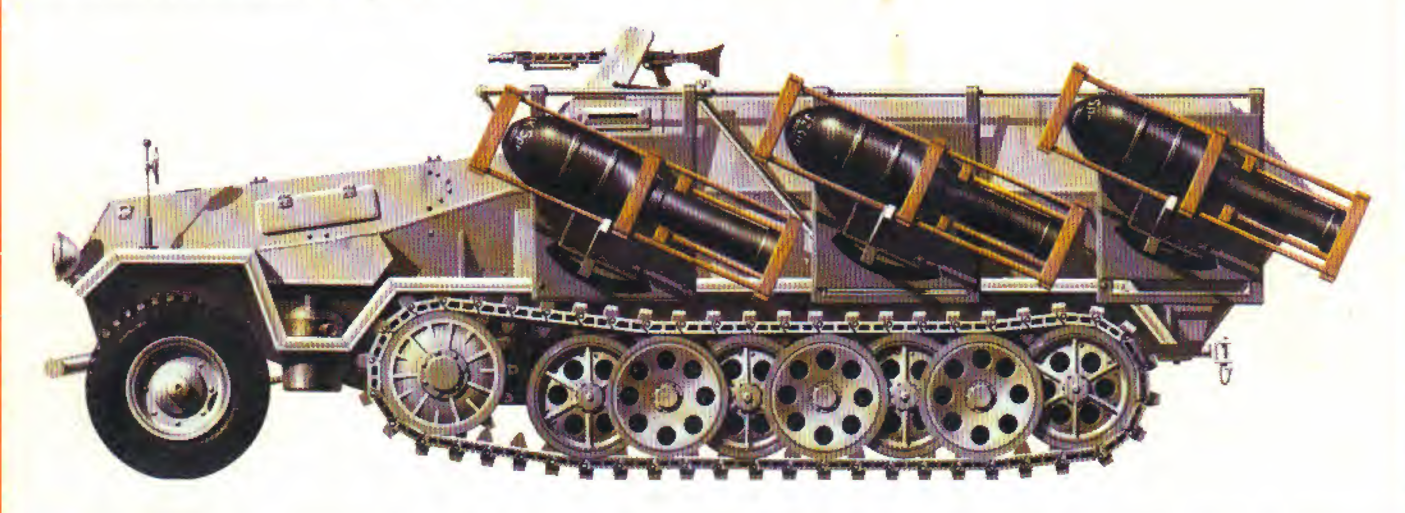
El general Student (sobre estas líneas) participó y fue herido en el desembarco aéreo de Rotterdam (abajo).

En septiembre de 1940 se reincorpora al servicio al mando del XI Cuerpo Aéreo, y desde ese puesto se dedica, con vistas a la invasión de Yugoslavia y Grecia, a la preparación de una operación aerotransportada sobre la isla de Creta, que fue la más destacada de sus acciones, aunque costó grandes pérdidas a sus hombres. Después Student se dedicó al estudio de una operación parecida contra Malta.

Cuando Mussolini fue detenido, Hitler ordenó a Student que organizara su liberación. De esta manera el 12 de septiembre los hombres del comandante Hans Mors bajo su mando liberan al Duce en el Gran Sasso. El XI Cuerpo Aéreo estaba siendo entonces inevitablemente disuelto, pero los soldados de Student pelearon en las campañas de Italia, Rusia y en Normandía después del desembarco aliado. En otoño de 1944, su «Fallshirmkorps» (Cuerpo paracaidista) resistió el desembarco aerotransportado aliado en Eindhoven, Nimega y Arnhem.

En la última fase de la II Guerra Mundial, Student estuvo al frente del nuevo Grupo de Ejércitos H encargado de defender el Rin, y luego fue destinado a sustituir a Heinrici al mando del Grupo de Ejércitos que se retiraba precipitadamente del Oder. Imposibilitado de llegar a su puesto de mando se vio obligado a detenerse en Lübeck donde fue capturado por los ingleses.

Sonderkraftfahrzeug 251



El elemento militar decisivo de la «guerra relámpago» no fue ni el avión ni el tanque de combate, sino el Sonderkraftfahrzeug (autovehículo especial) 251, o transporte semioruga de tropas cuya característica silueta sería pronto muy conocida en los campos de batalla de toda Europa y el norte de Africa. El objetivo del vehículo era proteger a sus pasajeros y hacerles avanzar velozmente sin que se llegase a crear la inevitable separación que previsiblemente se habría formado entre la oleada de choque y la llegada de la Infantería, mucho más lenta. No hay que creer, como muchas veces se ha oído decir, que el vehículo hubiera sido concebido desde el primer momento con fines de combate. Este error procede del hecho de que en vista de las excelentes pruebas operativas del SdKfz (como era denominado en abreviatura), la Wehrmacht empezó a aprovecharlo para los más variados fines dotándolo de los armamentos más dispares, desde armas automáticas a cañones y cohetes, utilizándolo en todos los frentes, siempre con excelentes resultados hasta los últimos días del conflicto.

Los orígenes de este semioruga se remontan a los estudios realizados en 1933 por una empresa de Bremen, para diseñar un transporte de tropas. El prototipo definitivo que pronto entraría en producción fue presentado por la empresa Hansa Lloyd en 1936, y aceptado con la denominación inicial de Hansa Lloyd KL 5. Esta serie fue luego sustituida por la 6, que había ya asumido la configuración característica y definitiva de este vehículo. Siguió en producción hasta 1944. Una vez establecida la fórmula óptima para la construcción del SdKfz el encargo fue hecho simultáneamente a varias empresas por motivos de eficacia productiva.

El vehículo estaba formado por un chasis sobre el que iba empernada una carrocería blindada capaz de proteger eficazmente a los transportados tanto del tiro de las armas ligeras como de los cascotes de granada. El perfil de la carrocería de planchas soldadas entre sí había sido especialmente cuidado de modo que presentara a los impactos el mayor número posible de superficies inclinadas para poder desviarlos fácilmente. En una de las versiones, que fue muy utilizada en todos los frentes, se soldaron a sus costados planchas adicionales sobre las que se aplicaban rampas de lanzamiento para cohetes de 280, 300 ó 320 milímetros, denominadas sWG o aparatos pesados de lanzamiento. El vehículo se llamó «Stuka Zum Fuss» por la precisión y el mortífero efecto devastador obtenido por las salvas de cohetes de gran calibre que caían sobre el objetivo con una dispersión notablemente reducida y una distancia máxima de 2.000 metros, lo cual le proporcionaba una notable efectividad.

Peso	7 t.	Autonomía	
Longitud	5,80 m.	en terreno variado	150 km.
Anchura	2,00 m.	Tripulación	2 + 12 viajeros
Altura	1,82 m.	Armamento	2 ametr. de 7,92
Luz libre	32 cm.	Municiones	2.010 × 7,92
Protección (coraza máxima)	14,5 mm.	Máx. trinchera superable	2 m.
Motor	Maybach HL 42 TKRM de 100 HP.	Máx. pendiente superable	24°
Velocidad máxima	50 km/h.	Vado	50 cm.
en carretera	300 km.		

Taylor, Maxwell

Este general americano nació en el estado de Missouri, al comienzo del siglo. Participó en importantes acciones a lo largo de la II Guerra Mundial. Mientras ocupaba el destino como segundo jefe de la división aerotransportada «Airborne», destinada en Sicilia, fue enviado en misión secreta a Roma, con el fin de ponerse en contacto con el gobierno de Badoglio y preparar la redacción del armisticio, y especialmente el desembarco, junto a Roma, de la 2.ª División «Airborne», operación que en el último momento quedó suspendida debido a las dudas italianas.

Al año siguiente el general Taylor participó en el desembarco en Normandía mandando la 101.ª División aerotransportada americana, combatiendo de forma especial durante la contraofensiva de las Ardenas y en el asedio de Bastogne (diciembre de 1944).

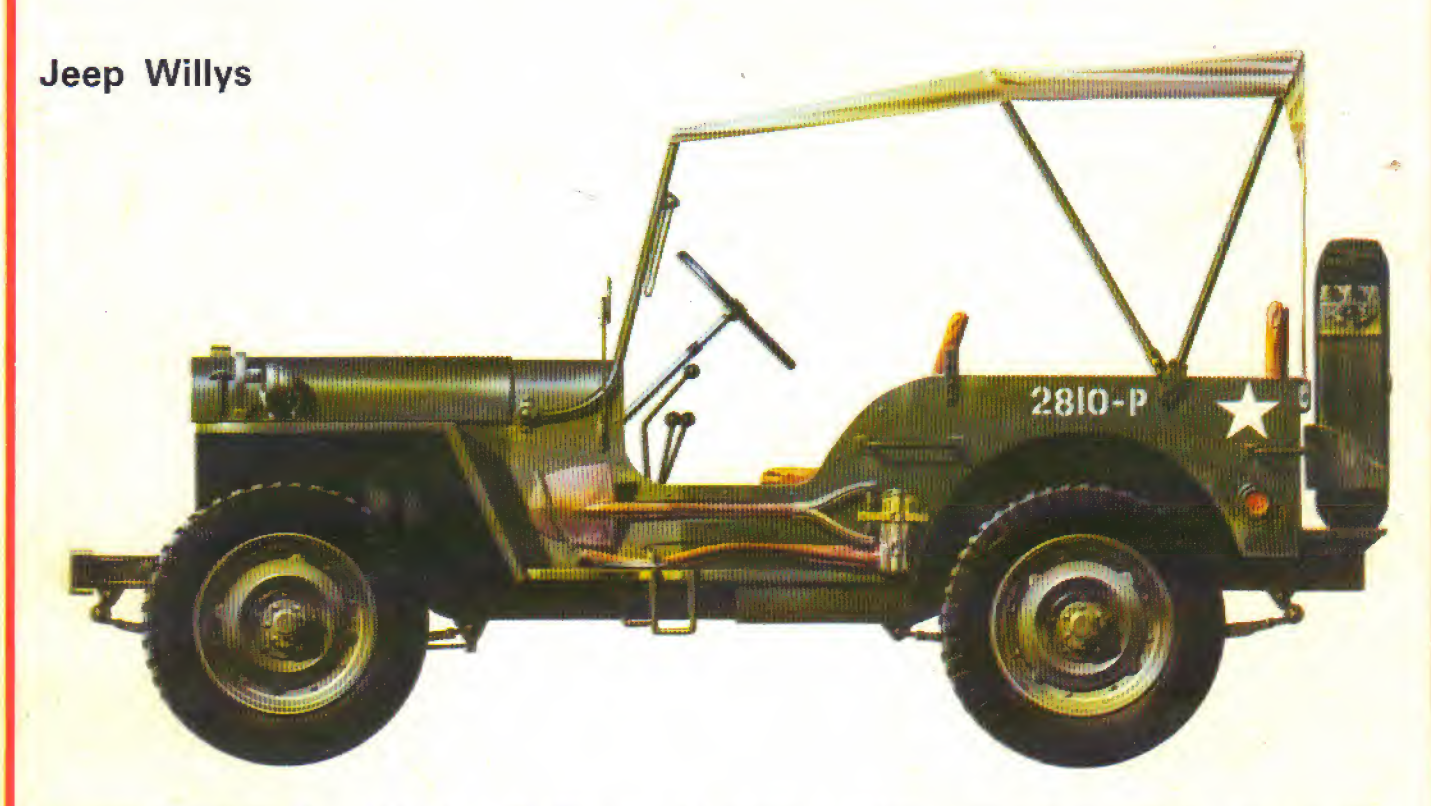
Después de la guerra dirigió la Academia de West Point y, a partir de 1949, jefe del sector americano de Berlín. En 1951 fue jefe del Estado Mayor del ejército y durante la guerra de Corea comandante del VIII Ejército entre 1953 y 1954. En este último año fue nombrado comandante en jefe de las tropas de las Naciones Unidas y de Estados Unidos en Extremo Oriente. En 1955 volvió a la patria para asumir la responsabilidad de jefe del Estado Mayor General del Ejército, cargo que conservó hasta 1959.

En 1962 fue nombrado presidente de la comisión de jefes de Estado Mayor americanos, y de 1964 a 1965 fue el embajador de Estados Unidos en Saigón en el primer dramático período de la guerra de Vietnam. Es autor de dos libros de memorias.



Arriba, el general Maxwell Taylor en compañía del general italiano Mario Roatta, en 1943. Abajo, paracaidistas de las tropas aliadas el día del desembarco de Normandía, en el que intervinieron las fuerzas de Maxwell.

Jeep Willys



El ejército americano, en los años de la II Guerra Mundial, podía definirse como el ejército menos ortodoxo de todos, por lo menos con arreglo a los cánones europeos. La heterogeneidad en los medios disponibles y el singular sentido de la camaradería que con frecuencia parecía saltarse los límites de la gradación militar, creaban en este ejército un aura de interés, que era seguida de un cierto temor cuando se percataban del potencial industrial del país. En su marcha a través de Europa este ejército dio a conocer la goma de mascar y la coca-cola, pero no todos los productos americanos tenían un fin tan básicamente consumista.

Atendiendo a las necesidades militares, la industria mecánica había producido un pequeño vehículo todo uso que se llamó General Purpose, que pronto se convirtió en el símbolo universalmente conocido de este ejército moderno. Por la pronunciación de las iniciales GP el coche pronto se llamó familiarmente «Jeep». Se trataba de un vehículo todo terreno con todas las ruedas motrices y algo más de 1.000 kilos de peso. El motor de cuatro cilindros en línea y de gasolina lograba con 2.199 c.c. una potencia máxima de 54 HP, y era capaz de superar pendientes del 60 por 100. Su forma cuadrada, una vez que el parabrisas se abatía hacia adelante, le daba el aspecto de una caja sobre ruedas. Tenía cuatro marchas, tres de ellas hacia adelante. La marcha atrás estaba dotada de bloque de reducción.

Privado de blindaje, el jeep fue aprovechado utilizando en pleno sus principales dotes de agilidad, velocidad y autonomía.

De este modo sirvió sucesivamente como vehículo de reconocimiento de transporte, como ambulancia, puesto volante de mando y en versiones especialmente adaptadas, como elemento antiaéreo o antitanque, dando excelente resultado en todos los frentes desde el desierto hasta Rusia, pasando por el Pacífico.

El jeep fue producido principalmente por la Willys Overland Motors Co a partir de diciembre de 1941, y al final de la guerra habían sido construidas más de 640.000 unidades. La vida del jeep no terminó con la guerra. Una vez terminada ésta se utilizó como medio habitual de transporte apto para todo terreno.

Longitud	3,36 m.	Vel. máx.	105 km/h.
Anchura	1,58 m.	Autonomía en carretera	483 km.
Altura	1,77 m. (con capota)	Máx. pendiente superable	60°
Peso	1.377 kg.	Vado	45 cm.
Motor	4 cil. en línea; 2.199 c.c. con 54 HP.		

Timoshenko, Semen

Como la mayoría de los mariscales soviéticos de su generación Semen Timoshenko combatió en la Primera Guerra Mundial como soldado de Caballería y participó en la Revolución Soviética y luego en la Guerra Civil al mando de un Regimiento de la Guardia Roja.

El 1935 fue segundo comandante de las tropas de Bielorrusia y se manifestó como uno de los mayores refuerzos de la Artillería Soviética. Después de haber tenido el cargo de comandante de la guarnición de Kiev, en 1937, fue nombrado responsable de la zona militar del norte del Cáucaso. En 1939 entró en el Comité Central del Partido Comunista Soviético y en el Soviet Supremo. Aquel mismo año luchó en la guerra contra Finlandia y fue comandante supremo en Polonia.

Al año siguiente, en 1940, fue ascendido a mariscal y se le nombró Comisario del Pueblo para la Defensa. Al producirse el ataque alemán a Rusia, fue responsable del frente central y tuvo que sufrir repetidas derrotas por parte de las tropas nazis mandadas por Von Bock (en junio y julio de 1941 fue vencido en Minsk y Bialistok), pero logró detener el avance hacia Moscú. En 1942 sufrió otras importantes derrotas en el frente de Jarkov, con lo que fue reclamado por el Estado Mayor General.

En la última fase de la guerra estuvo al mando del Segundo y Tercer Sector ucranianos, colaborando con Malinovski y Tolbukin en la reconquista de Ucrania y la liberación de Rumania y Hungría.

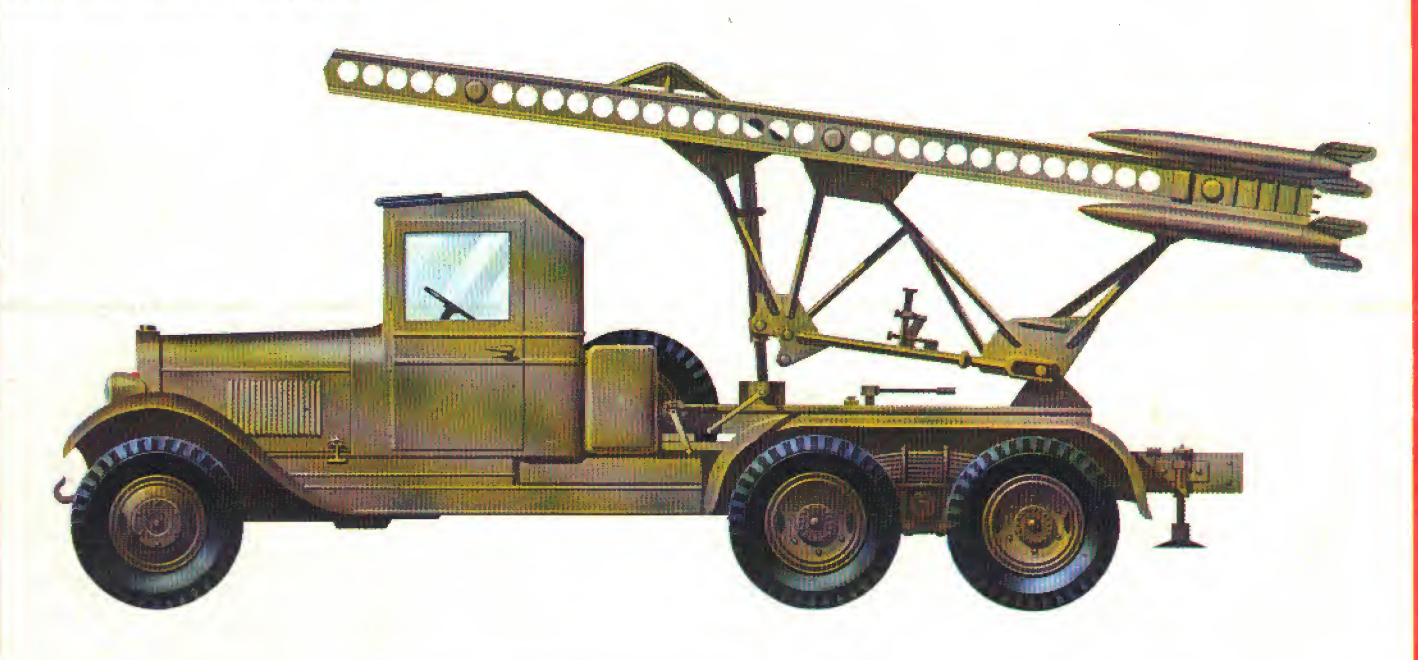
En la inmediata postguerra fue enviado a China, donde estuvo dos años organizando las tropas comunistas de Mao Tse-Tung. Después fue durante todo un quinquenio comandante de la región militar de Minsk.

Abajo: Timoshenko habla a los oficiales de la guarnición de Kiev.

Bajo estas líneas: «Avance soviético en la marcha de liberación de la URSS».



BM-13 «KATIUSKA»



En marzo de 1928, a consecuencia de estudios llevados a cabo por V. Artoniev y N. Tikomirov, fue producido por los Laboratorios Dinámica del Gas de Leningrado un proyectil-cohete de 82 mm. de diámetro, con estabilidad de trayectoria más que satisfactoria, y con un alcance de 5 a 6 km. Estos resultados positivos hicieron intensificar los esfuerzos de los distintos grupos de estudio que investigaban la propulsión a cohete, y en 1934 se decidió unificar las investigaciones bajo la dirección del ingeniero Petropavlosky, a cuya muerte le sucederá el ingeniero Kostikov. Finalmente, en 1938, guiándose por experiencias anteriores, se construyen armazones definidos inicialmente como «lanzaminas propulsadas a reacción», de las que derivarían las BM (iniciales de las palabras Boeivaia Mashina, máquina de combate). La sigla iba seguida por un número que indicaba el modelo del arma.

Sustancialmente, la BM, que será llamada familiarmente «Katiuska» por los soldados rusos consistía en una rampa de vías múltiples (de número variable según el tipo) montada sobre la caja de un camión. Las vías servían de guía para cierto número de proyectiles-cohete de combustible sólido capaces de seguir trayectorias de alcance 4 a 8 km.

El camión, generalmente ZIS para la BM-8 y la BM-13 y GAZ para la BM-31, eran de tres ejes, con la cabina de dirección ligeramente blindada y protegida por algunas planchas acorazadas abatidas sobre el techo, que se colocaba sobre el parabrisas antes de hacer fuego. Al final de la guerra se usaron también rampas montadas sobre tractores de artillería ZIS o en carros ligeros T-60 y T-70.

Las BM se emplearon como piezas de artillería de campaña de medio calibre, especialmente cuando era necesario lograr un fuerte fuego de saturación. Estas armas, además de su capacidad destructiva ejercían un notable efecto psicológico y moral en las filas enemigas, que en pocos segundos y sin preverlo, veían venirles encima centenares de cohetes ululantes, algunos de los cuales llevaban hasta 20 kg. de explosivos. Durante la guerra, también los americanos y alemanes utilizarán armas propulsadas por cohete. Incluso hoy día, a tantos años de distancia la Unión Soviética y países del bloque oriental tienen en equipo vehículos motorizados lanzamisiles, herederos de aquellos ingenios tan rudimentarios como eficaces que el 15 de julio de 1941 se hicieron oír por primera vez en el campo de batalla.

Camión	ZIS-6 de 3 ejes	Calibre	132 mm.
Peso	7,2 t.	Peso del proyectil	42,5 kg.
Longitud	6 m.	Peso de la carga	20 kg.
Anchura	2,80 m.	Alcance	Unos 8 km.
Altura	2,30 m.	Encendido del proyectil	eléctrico
Número de rampas	8 dobles	Tiempo de carga	7-10 min.
Número de proyectiles	16	Duración de la salva	10 seg.

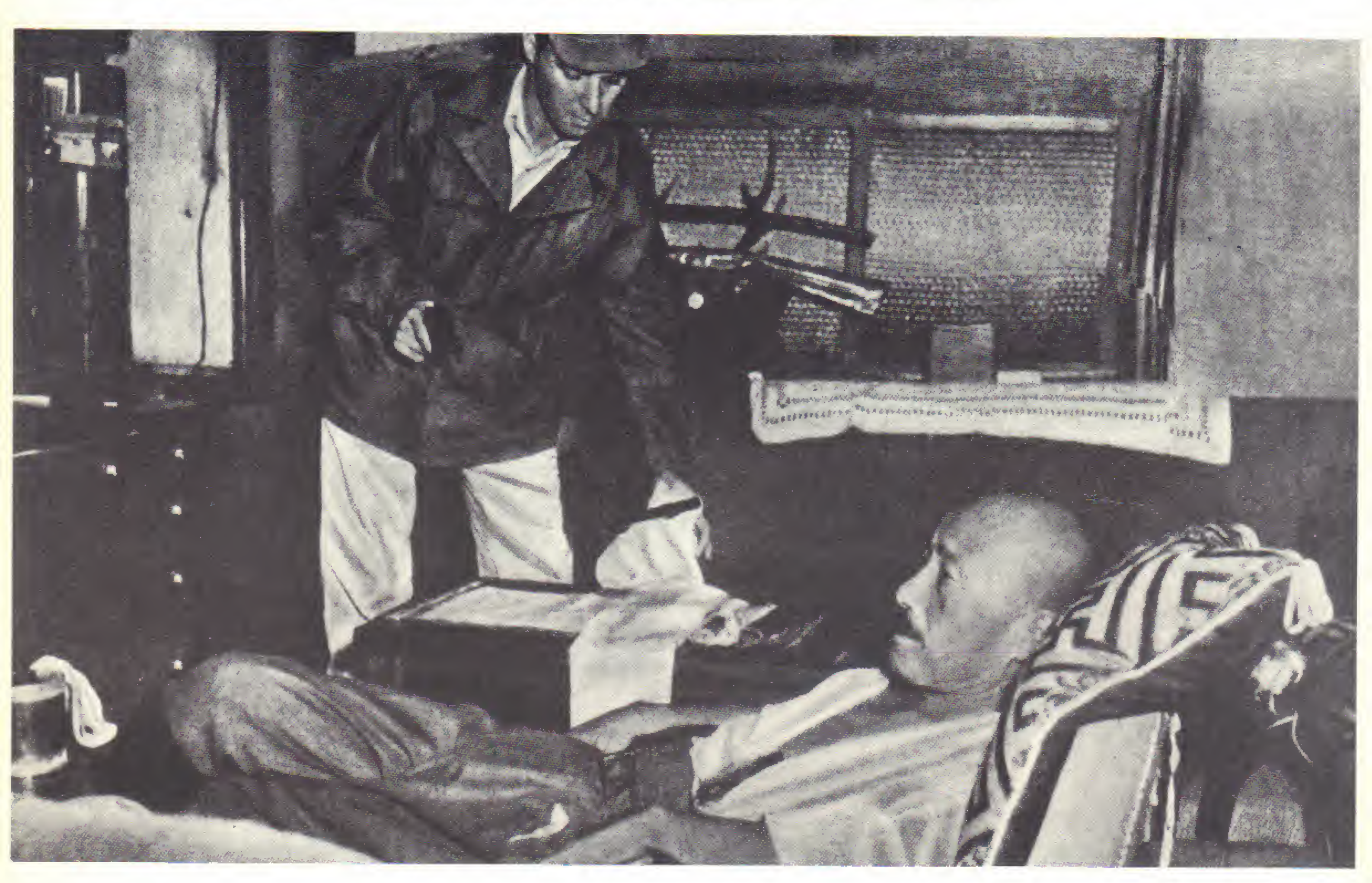
Tojo, Hideki

El general Tojo, primer ministro de Japón durante la Segunda Guerra Mundial, nació en Tokio el 30 de diciembre de 1884, en el seno de una familia de acendrada tradición militar. Después de obtener su graduación en la Academia Militar Imperial de Tokio y en la Escuela del Alto Estado Mayor fue destinado a Alemania, en 1919, como agregado militar en la embajada de Japón en Berlín. Pronto adquirió notable prestigio como experto administrador extraordinariamente atento a la disciplina jerárquica, y se le apreció por sus positivos puntos de vista y sus modales taciturnos.

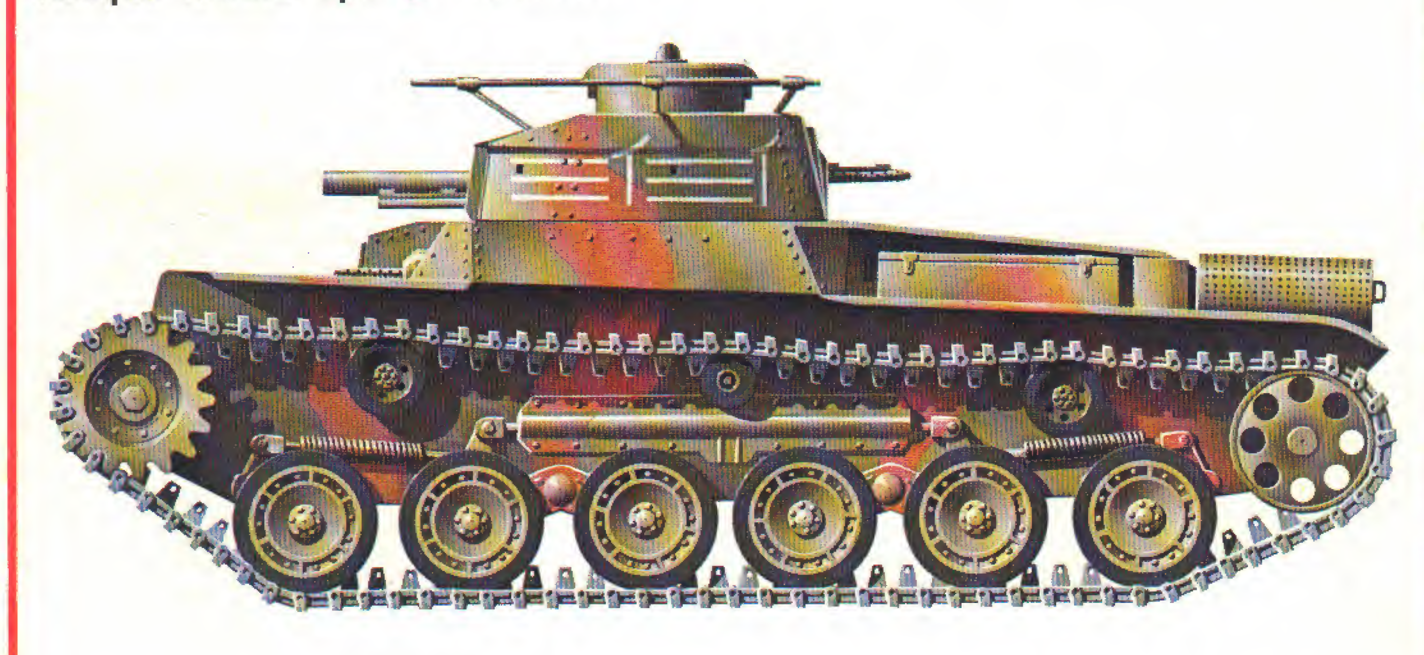
En 1937 consiguió la influente posición de jefe de Estado Mayor del poderoso Ejército de Kwantung en Manchuria. Después de ser nombrado viceministro de la Guerra en el Primer Gabinete del Príncipe Konoe (1938-1939) y de obtener altos puestos en los servicios del Ejército del Aire, se le designó ministro de la Guerra en el Segundo y Tercer Gobierno Konoe (1940-1941). El 16 de octubre de 1941 llega a Primer Ministro y continúa como ministro de la Guerra.

La política de Tojo se orientó con determinación a extender el poderío japonés en Asia y en el Pacífico. Como jefe supremo de los esfuerzos bélicos de su país, después del ataque a la base norteamericana de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, se dedicó en cuerpo y alma al establecimiento de un «Nuevo Orden en Asia». Al principio y bajo su dirección se obtuvieron aplastantes victorias a través de todo el Sudeste Asiático y en el Pacífico. Sin embargo, cuando las Fuerzas japonesas Terrestres y Marítimas no fueron capaces de mantener sus posiciones frente a la contraofensiva Aliada, y especialmente cuando se perdieron las Islas Marianas en 1944, se responsabilizó a Tojo totalmente de la derrota y se le obligó a dimitir.

Poco después de la rendición de Japón en agosto de 1945 fue arrestado como criminal de guerra, y después de un intento de suicidio frustrado, llevado ante el Tribunal Internacional Militar para el Lejano Oriente, encontrado culpable y colgado el 23 de diciembre de 1948. Después de su muerte en la horca que se ejecutó junto a la de otros seis condenados, y de la posterior cremación, sus cenizas salieron hacia un destino secreto, y los periódicos publicaron una poesía dictada por Tojo antes de morir: «Adiós a todos, hoy atravesaré/las montañas terrenas, y/gozosamente entraré/en los campos de Buda.»



Tanque medio tipo 97 «CHI-HA»



Hacia la primera mitad de la década de los treinta, la situación de las fuerzas acorazadas del Ejército Imperial japonés no podía decirse que se hallase aún estabilizada. Las dos armas que componían las Fuerzas Armadas —la Marina y el Ejército— estaban muy distanciadas y eran rivales. Cada una de ellas tenía su propia infantería, aviación, artillería y tropas acorazadas, además naturalmente de las naves que como es natural eran dotación exclusiva de la Marina.

La situación de las fuerzas acorazadas se resentía de este estado de cosas: la mayor parte de los tanques eran de un modelo anticuado (muchos eran modelos europeos que se remontaban a la Gran Guerra). Otros como el «CHI-RO», eran típicos modelos de transición, sobre los que no se podía renovar el armamento, tal como quería el Estado Mayor Japonés. Por este motivo se juzgó conveniente solicitar a la industria un nuevo tanque, pero también sobre este punto las altas esferas militares estuvieron en desacuerdo. Una parte de los responsables se declaró a favor de un buen carro, ligero, pero económico y de rápida construcción. Otra parte prefería en cambio un carro pesado y, aunque más costoso, de una fórmula que pudiese ser válida para un gran período de tiempo. Los talleres de la Mitusbishi y los del Arsenal de Osaka decidieron construir dos modelos. Los carros fueron presentados en 1937 y durante las pruebas ambos obtuvieron muy buenos resultados, lo cual volvió a levantar la polémica, que sin embargo cesó rápidamente en el mes de julio, con el comienzo de las hostilidades contra China. Por último se prefirió el modelo más pesado que fue denominado tipo 97 (por el año 2597, según el calendario japonés) CHI-HA.

Se trataba de un buen tanque de combate construido con planchas de acero remachadas entre sí y como otros muchos tanques japoneses disponía de una suspensión que le proporcionaba gran facilidad de avance todo terreno.

Su motor, un Mitsubishi tipo Diesel, refrigerado por aire, con doce cilindros en V, le permitía alcanzar una velocidad máxima de 38 km/h. El armamento principal se hallaba alojado en su torreta asimétrica, dispuesta sobre el lado derecho del carro, y consistía en un cañón de 57 mm. corto. Este era el principal defecto del CHI-HA: la escasa velocidad del proyectil y, por tanto el bajo poder de perforación disminuían su eficacia.

Año	1937	Velocidad máx.	38 km/h.
Peso	15 t.	Autonomía	210 km.
Longitud	5,516 m.	Tripulación	4
Anchura	2,33 m.	Armamento	1 cañón de 57 mm. + 2 ametr. de 7,7
Altura	2,23 m.	Munición	114 de 57 + 4.035 de 7,7
Luz libre	40 cm.	Trinchera máx. superable	2,5 m.
Protección (blindaje máx.)	33 mm.	Pendiente máx. superable	90 cm.
Motor	Mitsubishi de 12 cil. en V de 170 HP.	Vado	1 m.

Vlassov, Andrei

El 12 de agosto de 1946 Radio Moscú difundía un comunicado en el que daba a conocer la condena y ejecución de una serie de encausados por actividades de espionaje y terrorismo contra la URSS. Encabezaba la lista el general soviético de cuarenta y cinco años Andrei Vlassov, que en el verano de 1942 fue capturado por los alemanes, a cuyas filas se pasó reuniendo en torno suyo un pequeño ejército de ex prisioneros de guerra rusos, con la esperanza de poder derrotar a Stalin y al bolchevismo con ayuda de Hitler, dictador de la Alemania nazi.

Vlassov, de origen campesino muy modesto, ingresó como soldado raso en las filas del ejército zarista, en 1917, después de haber sido obligado a abandonar la carrera eclesiástica que había iniciado cuatro años antes. En 1919 entra en el Ejército Rojo, y a partir de ahí su prestigio va en aumento hasta el punto de que las tremendas «purgas» de 1936-1938 apenas le rozan. En 1939 le es confiado el mando de la 99ª División. En el momento de la invasión nazi (junio de 1941), Stalin le envía urgentemente al frente de Ucrania, el más amenazado por la penetración alemana, hacia el Este.

En julio de 1942 Vlassov, que ha sido capturado por los alemanes, se convierte en el prisionero de guerra número 16.901 del campo de concentración de Vinnitza, y sin que Hitler ni Himmler tengan conocimiento de ello inicia conversaciones con representantes de la Wermacht sobre los trece puntos de un programa de «liberación» de Rusia, pacto de amistad eterno con Alemania, libertad a los países bálticos, un plan plurianual de intercambio económico y una nueva Constitución. Su proclama extraordinaria del 10 de septiembre de 1942 dice: «Hoy soy el prisionero de guerra número 16.901... La camarilla de Stalin ha arruinado el país con el tema de los koljozes... Debemos combatir el régimen de Stalin con todas nuestras fuerzas.» Las adhesiones llegan inmediatamente y, en diciembre, el general funda en Esmolensko el «Comité de Liberación de la Patria».

Vlassov quiere liberar Rusia tanto de Stalin como de los mismos ocupantes alemanes, cosa que éstos no están dispuestos a consentir. Himmler y Rossenberg informan a Hitler de las actividades del general soviético: «¡Ese ruso impertinente —dice— ¿acaso ya se ve señor y autócrata de una Rusia independiente?» Vlassov tiene que volver al campo de concentración. Con ocasión del desembarco de Normandía y el atentado contra Hitler el «ejército de liberación de Rusia» sale del olvido y Himmler decide, a regañadientes, recibir a Vlassov como igual y acceder de palabra a sus peticiones: creación de 25 divisiones entre ex prisioneros de guerra soviéticos y alemanes. Se reúnen 825.000 hombres, de los que sólo el 5 por 100 llega a poder recibir entrenamiento. En cualquier caso, el desarrollo de los acontecimientos conduce a esta formación al desastre, hasta que según los informes oficiales, el 15 de mayo de 1945, Vlassov y su Estado Mayor se rinden a una patrulla americana en la zona de Schlüsselburg, y el 17 son entregados a las autoridades militares soviéticas y llevados con sus soldados a un trágico destino.

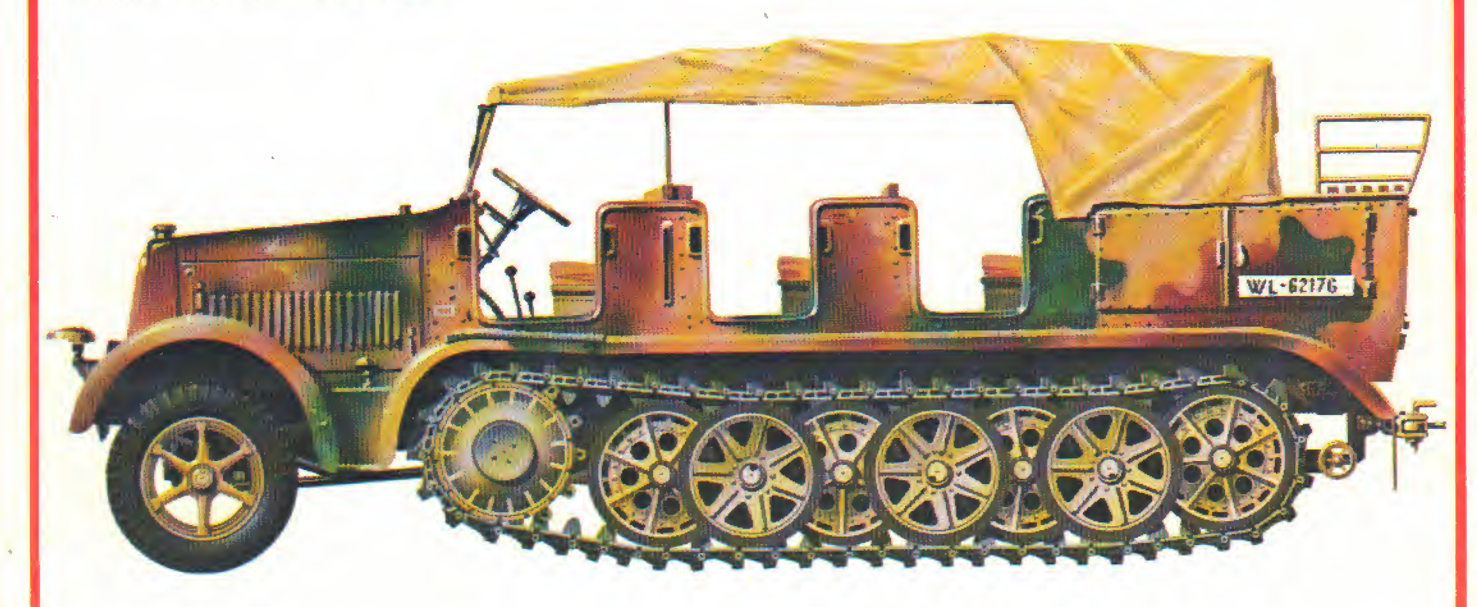




Arriba: El general Andrei Vlassov habla a sus oficiales.

Derecha: Vlassov (a la izquierda), hablando con Goebbels (a la derecha). Junto a Vlassov está otro alto jefe ruso perteneciente al ROA, ejército ruso de liberación.

Cañón de 8,8 cm. Flak 36/37 Krauss Mafei SDḰFZ7



Los orígenes del cañón de 88 mm. se remontan hasta la Primera Guerra Mundial, cuando el Estado Mayor alemán, cada vez más preocupado por la creciente actividad aérea adversaria, decidió poner en estudio un tipo de cañón para uso específicamente antiaéreo. Los investigadores decidieron que el mejor calibre para semejante objetivo era el 88. Se construyó el primer modelo de 88 mm. de la historia, que dio muy buenos resultados, pero ya la guerra estaba perdida, y el arma acabó en el olvido. Sin embargo, en los años anteriores al rearme muchos técnicos alemanes desarrollaron experimentos en empresas extranjeras, bajo una conveniente cobertura, con el fin de probar los prototipos de lo que serían luego las potentes armas de la resurgida Wehrmacht.

De este modo nació, en los talleres Bofors de Suecia, el nuevo cañón antiaéreo modelo 18 de 8,8 cm.), cuyo bautismo de fuego fue en la guerra de España, donde se le apreciaron ciertas deficiencias, por lo que se proyectó dotarlo de las necesarias modificaciones, y del viejo Flak 18 nació modificado el Flak 36/37, que se haría famoso en los campos de batalla como terror de los carros blindados.

De este modelo derivaron los tipos 41, 43 y 41/43.

El tipo más conocido fue el 36/37 y tuvo su origen en las arenas de Cirenaica, donde hizo estragos entre los blindados aliados y conquistó la merecida fama que lo acompañara en toda la contienda.

La tripulación estaba compuesta por doce hombres, pero en caso necesario podía reducirse a seis. El ritmo de tiro era de 15 a 20 disparos por minuto, que podían tener un alcance máximo de 10.600 m. en tiro antiaéreo, y de 14.680 en tiro terrestre. Naturalmente, en tiro contra tanques el alcance era menor.

La pieza podía ser puesta rápidamente en batería, pero en caso de necesidad podía abrir fuego mientras estaba subida en el carretón de remolque. La tripulación iba en un gran tractor para artillería que durante la guerra permaneció siempre unido al 88, y que llegó a ser tan conocido como el cañón. Se trataba del SdKfz 7, un semioruga de tren de rodamiento con ruedas desviadas capaz de arrastrar con facilidad las 7 toneladas del cañón con su carretón más 1.300 kg. de carga.

Krauss Maffei m11 SdKfz 7	
Longitud	6,85 m.
Anchura	2.40 m.
Altura	2,76 m.
Luz libre	40 cm.
Peso en vacío	9.750 kg.
Peso a plena carga	11.550 kg.
Vel. máx. en carretera	50 km/h.
Tripulación	12
Máx. trinchera superable	180 cm.
Máx. pendiente superable	24°(a) 12°(b)
Autonomía	300 km.(a) 100(b)
Motor	Maybach HL62 TUK a gasolina de 140 HP
8,8 cm. FLAK 36/37	
Longitud con el carretón	7,77 m.
Anchura con el carretón	2,31 m.
Altura con el carretón	2,40 m.
Longitud de la pieza en fuego	5,79 m.
Anchura de la pieza en fuego	5,14 m.
Altura de la pieza en fuego	2,10 m.
Peso en afuste de campaña	unos 6.000 kg.
Angulo horizontal	360°
Angulo vertical	−3°/+90°
Cierre	de cuña horizontal
Longitud en calibres	56
Calibre	88 mm.

(a) Sin remolque. (b) Con remolque.

Voroshilov, Kliment

La carrera militar de este mariscal soviético está íntimamente ligada a la política. Nacido en Verny, Ucrania, en 1881, desde muy joven se dedicó a actividades políticas clandestinas, por lo que repetidas veces fue detenido y confinado. Participó en la revolución soviética distinguiéndose en el mando del Comité de Defensa de Petrogrado, y en 1918 en la defensa de la futura Stalingrado, al mando del V Ejército.

En 1921, convertido en estrecho colaborador de Stalin, entró a formar parte del Comité General del Partido Comunista, y luego fue comandante militar de la región de Moscú, miembro del Politburó a partir de 1925, Comisario del Pueblo para la Defensa y los Asuntos Navales. Conservó este cargo hasta 1940, y durante la crisis de agosto de 1939 recibió a la misión militar anglofrancesa que trató en vano de formar una alianza antialemana.

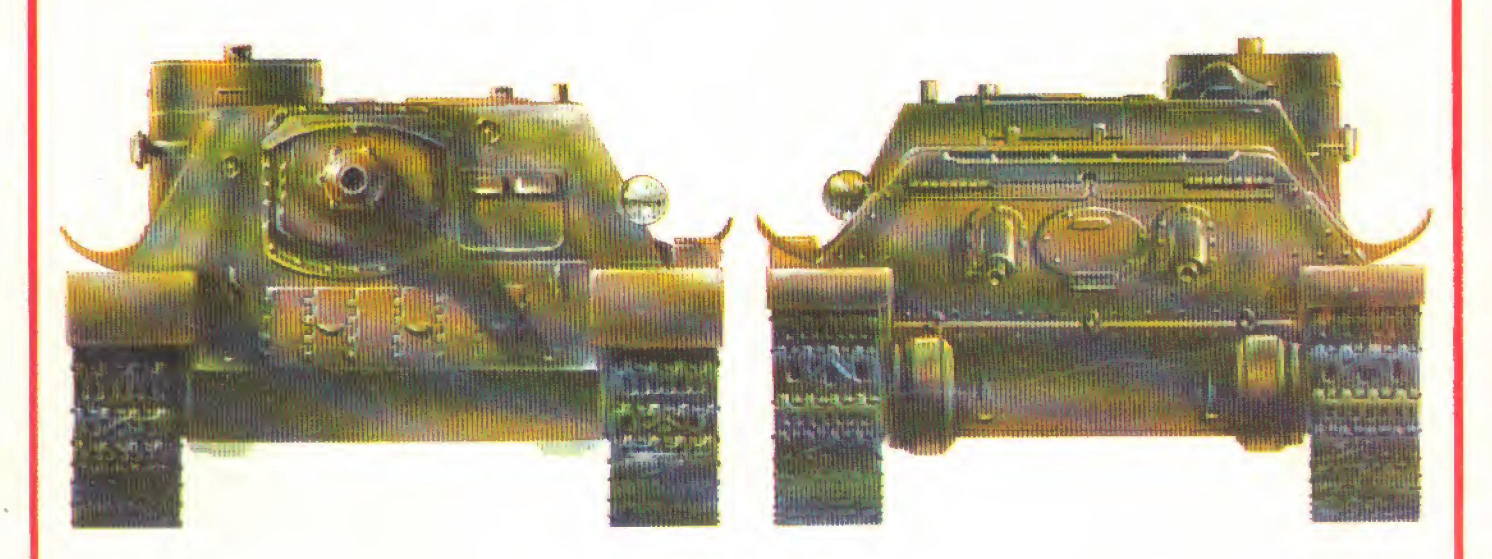
El Pacto Molotov-Ribbentrop, del 24 de agosto de 1939, puso fin a la política de la vía doble seguida por la URSS. Stalin había escogido a Hitler. En mayo de 1940, Voroshilov llegó a presidente del Comité de Defensa, y al comienzo de la agresión nazi a la Unión Soviética (22 de junio de 1941) fue nombrado jefe del sector septentrional que comprendía las zonas del norte y del mar Báltico. Pero en este cargo no obtuvo buenos resultados, ya que no logró detener el avance alemán hacia Stalingrado, rodeada a fines de agosto, con lo que tuvo que ser sustituido por Zukov.

Después de haber sido dedicado al entrenamiento de las tropas fue designado jefe de las fuerzas soviéticas en el Extremo Oriente. Acompañó a Stalin a la conferencia de Teherán y en 1945 firmó el armisticio con Hungría. Fue después presidente de la Comisión de Control en Budapest y en 1953 fue nombrado presidente del Presidium del Soviet Supremo, cargo que conservó hasta 1960.

A la izquierda, abajo: El mariscal Kliment Voroshilov, preside la parada del 1 de mayo de 1937. Bajo estas líneas: Una escena de la batalla de Stalingrado, en cuya defensa Voroshilov fracasó.



Cañón medio autopropulsado SU-100



En 1944 el cañón autopropulsado SU-100 fue puesto al servicio del ejército soviético y en la actualidad es utilizado por la mayor parte de los países del Este. Cuando se aplicó el cañón de 85 mm. al tanque medio T-34 para formar el T 34/85 se hizo necesario aumentar la potencia de fuego del cañón medio autopropulsado montado en ese chasis. El SU-85 no podía ser considerado durante más tiempo como un vehículo de apoyo efectivo para el tanque medio.

En 1944 los soviéticos empezaron a sustituir el SU-85 por el nuevo cañón autopropulsado más potente SU-100, que era muy parecido a su precedente, aunque llevaba el cañón de 100 mm., modelo 1944 (D-10S) proyectado por el equipo que estaba al mando del general F. F. Petrov.

El SU-100 comenzó a producirse en septiembre de 1944. Al final del año se habían entregado cerca de 500 ejemplares a las unidades del ejército rojo, y al final de la guerra se habían producido 1.800. El SU-100 se probó como un medio acorazado muy efectivo para destruir los tanques pesados alemanes, así como los tanques destructores del tipo de los Panther, Tiger, Ferdinand, Jagdpanther y Jagdtiger. Tuvo un papel muy importante durante la fase final de la II Guerra Mundial. El cañón de 100 m. de este vehículo se adaptó desde el cañón de naval de doble objetivo 100/56 de alta velocidad.

Como en el SU-85 el cañón iba montado en la parte frontal de una superestructura fija acorazada con un periscopio de cañón de tanque. De forma distinta al tanque T-34 en el que se basaba el SU-100, su conductor estaba separado de los otros miembros de la tripulación por una plancha acorazada, de tal modo que se requería un sistema de comunicación interna. No existía armamento secundario como en el caso del SU-85.

El SU-100 se distinguía de su predecesor por algunas características de su forma externa. La cúpula circular estaba a la derecha de la superestructura superior, y llegó a constituir el soporte normalizado para las divisiones acorazadas y mecanizadas hasta su reorganización en 1957, cuando se sustituyó por el ISU-122 basado en el chasis del tanque pesado IS.

Después de la guerra, sin sus cañones, tanto el SU-85 como el SU-100 se emplearon como vehículos acorazados de mando y de rescate. En total, llegaron a construirse 750 unidades.

Tripulación	4 hombres
Peso	31.600 kg.
Anchura	3 m.
Altura	2,25 m.
Longitud	9,45 m.
Coraza	Entre 20 y 54 mm.
Armamento	Un cañón de 100 mm., modelo 1944; dos ametralladoras de 7,62 mm.
Velocidad en carretera	48 km/h.
Autonomía	320 km.
Franqueo de obstáculo vertical	0,64 m.
Franqueo de zanja	3 m.
Pendiente	30°

Zukov, Georgy

Cuando comienza la Primera Guerra Mundial, Zukov tenía dieciocho años y el suficiente valor como para alistarse voluntario en un regimiento de Caballería que al estallar la revolución sería llamado al mantenimiento del orden. Sin embargo, Zukov junto a todos sus compañeros se sublevan y en la inmediatamente posterior organización política es nombrado delegado del soviet regimental, dando comienzo de esta manera a una carrera de brillante trayectoria que queda interrumpida voluntariamente por motivos de estudio, reanudándose al cabo de pocos años.

En 1935 vuelve al servicio activo y en 1938 es segundo jefe de todas las fuerzas armadas de Bielorrusia. Algunos años después, en 1941, cuando los alemanes comienzan la «Operación Barbarroja», Georgy Zukov es el jefe del Estado Mayor General. Ante la ofensiva alemana pocos son los generales soviéticos capaces de no perder la cabeza, y uno de ellos es Zukov, que se convierte en el hábil reorganizador de las tropas, en el estratega de los primeros contraataques. Consigue su primer éxito en Esmolensko, donde los alemanes perdieron 250.000 hombres y la ocasión de llegar a Moscú antes del invierno. Al año siguiente sustituye a Tiomoshenko en la defensa de Moscú, y después, Stalin le encarga asumir el mando del sector de Leningrado. Una vez roto el cerco de la ciudad, el recién mariscal Zukov fue protagonista de la acción de Kursk que cambiaría el curso de la contienda. Allí los alemanes perdieron miles de carros y medio millón de hombres. Desde entonces para Zukov sólo hay una continua serie de contiendas, de tal modo que cuando Stalin proyecta el avance final hacia Berlín le confía esta importante misión.

A finales de noviembre de 1944 está preparado el plan de ataque.

En el frente que defiende Berlín, Hitler concentra un millón de hombres y tiene otros 200.000 de reserva para la batalla dentro de la capital. Son hombres sin armas y con la moral destrozada. En cualquier caso la «Operación Berlín» comienza el 16 de abril de 1945, y el 30 del mismo mes la bandera roja flamea sobre el Reichstag.

Para Zukov es la hora del triunfo. Proclamado «héroe de la Unión Soviética» y nombrado Alto Comisario soviético en Alemania, el joven mariscal se hace famoso en todo el mundo. Sin embargo, cuando Stalin siente que su gloria queda empeñada por la de Zukov es alejado de Moscú y relegado a un cargo sin importancia en una alejada ciudad de los Urales. A la muerte del dictador, en 1953, es nombrado ministro de Defensa de la URSS. Cuatro años más tarde Krushev le quita el mando bajo la acusación de querer sustraer el control del Ejército al del Partido, aunque después de la dimisión forzosa de Krushev, en 1966, es condecorado con la orden de Lenin. En 1969 se publica su libro de recuerdos bajo el título «Memorias y batallas». En 1974 muere en Moscú a la edad de ochenta años.

Abajo: A la derecha, Zukov durante las maniobras de 1939.
Bajo estas líneas: Zukov (en el centro) brinda por el fin de la guerra y la victoria con Eisenhower y Montgomery (a la derecha de Ike). La bravura e inteligencia no darán a Zukov la gratitud de Stalin, que por celos le relegará a cargos de segundo orden.





PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (38)

T-34/76D



En los combates acaecidos en Rusia entre junio y julio de 1941 las tripulaciones de los tanques de la Wehrmacht se vieron obstaculizadas en su arrollador avance por un tanque de nuevo tipo contra el cual las armas normales eran absolutamente impotentes. Bajo y de silueta aplastada tenía grandes ruedas motrices características de los tanques con suspensión tipo «Christie» que los soviéticos habían utilizado ya en el BT-7. Tenían una coraza extraordinariamente sólida y una notable potencia de fuego. Ninguno de los carros alemanes, en servicio, en aquella época, podía competir con el recién llegado. Por este motivo los generales alemanes presionaron para que se acelerara al máximo la producción de los Tiger y los Panther, auténticas maravillas de la técnica. Sin embargo, hasta diciembre de 1942 no les fue posible disponer de ellos.

Si las «purgas» de Stalin no hubieran cortado las alas (y sobre todo el cerebro) a las fuerzas armadas soviéticas, probablemente ya en este punto la guerra habría tomado otro aspecto. Sin embargo, los nuevos tanques T-34, empleados en pequeños grupos, en un vano intento de detener la maquinaria bélica alemana, no pudieron hacer más que luchar retirándose lo más lentamente posible.

Muchos T-34 capturados durante el avance fueron muy provechosamente utilizados en combate por los elemanes que demostraron apreciar las dotes de este basto pero eficientísimo tanque. En cualquier caso, los primeros ejemplares salidos de las fábricas de locomotoras de Jarkov deberían haber sido empleados en Finlandia, pero la guerra terminó antes de que llegaran al frente. Por este motivo fueron enviados a los centros de instrucción de las tripulaciones de tanques, aunque su existencia se mantuvo en secreto, como prueba la sorpresa de los alemanes generalmente muy bien informados sobre las armas de sus adversarios.

El casco de láminas soldadas, de superficie muy pulida tendía a despedir los proyectiles que le llegaban o a resistir su impacto. El T-34 tenía un motor de 12 cilindros en V Diesel, y la mayoría de los elementos del tanque, según las normas de unificación de Ejército Rojo eran intercambiables con las del primitivo KV. Su autonomía permitía que fuera utilizado de forma razonable. El T-34 entró en servicio antes del comienzo de la guerra y combatió eficazmente durante todo el conflicto.

Tipo	T 34-D	Autonomía	
Año	1942	en carretera	290 km.
Peso	31 t.	en terreno vario	201 km.
Longitud	6,59 m.	Tripulación	4
Anchura	2,98 m.	Armamento	1 × 76,2 + 2 ametr. DT29 de 7,62
Altura	2,65 m.		
Luz libre	31 cm.	Municiones	77 × 76,2
Protección (cor. máx.)	70 mm.		2,394 × 7,62
Motor	V-2-34 Diesel de 500 HP.	Máx. trinchera superable	2,50 m.
Velocidad máxima		Máx. escalón superable	71 cm.
en carretera	50 km/h.	Máx. pend. superable	30°
en terreno vario	40 km/h.	Vado	131 cm.

Clark, Mark Wayne

El nombre del general Clark está íntimamente ligado a la campaña que desde 1943 a 1945 liberó a Italia de las tropas nazis. El fue uno de los principales protagonistas del ascenso aliado por la península itálica, desde Salerno a Trieste. Había nacido en las proximidades de Nueva York en 1896, y apenas tuvo la edad reglamentaria ingresó en la Academia Militar de West Point de la que salió en 1916 con el grado de subteniente. En la I Guerra Mundial combatió en el frente francés donde se distinguió por su valor e inteligencia.

Después de la guerra siguió la carrera militar, ascendiendo con normalidad por la escala jerárquica. Al estallar la II Guerra Mundial, Clark fue llamado al Pentágono, cuando todavía Estados Unidos era ajeno al conflicto, para colaborar en la preparación del ejército. Inmediatamente después de la intervención americana, el general Eisenhower le llamó en previsión del desembarco del norte de Africa, y para preparar el ataque al sur de Europa. En la primavera de 1942, Clark realizó un viaje secreto a Argelia, ocupada por los franceses de Vichy, y tuvo una serie de contactos con miembros de la resistencia, con los que acordó la colaboración con vistas al desembarco americano.

El 8 de noviembre de 1942 desembarcó el cuerpo expedicionario norteamericano al mando del general Eisenhower en las costas norteafricanas. En aquella ocasión Clark mandaba un cuerpo de ejército. Eisenhower recurre de nuevo a él, a fines de diciembre, para la delicada operación política del acuerdo con los franceses de Darlan, y en reconocimiento de su habilidad político-militar le nombra general poniendo bajo su mando el V Ejército contra italianos y alemanes en la última batalla de Túnez.

Poco después, cuando las tropas aliadas desembarcaron en Sicilia, el general Clark recibe la orden de desembarcar en Salerno.

La siguiente operación que realiza Clark en Italia es el desembarco en Anzio y Nettuno, con el propósito de romper el frente de Cassino. En esta ocasión el general Clark antepone la toma de Roma a la destrucción de las tropas alemanas que habría sido posible por un ataque decisivo que cortara la carretera de Valmontone.

El V Ejército norteamericano entró el primero en Roma. A la liberación de la ciudad y a los duros combates que la precedieron está ligada otra discutida decisión en que se vio envuelto Clark: el bombardeo de Cassino.

El general Clark murió en los Estados Unidos en abril de 1984.



Derecha: El general americano Mark Clark (con tres estrellas sobre la gorra), jefe del V Ejército.
Bajo estas líneas: El primer ministro inglés Winston Churchill, en su visita a Italia, recibe un ramo de flores de una niña. Junto a él, el general Clark. La visita fue protegida como un secreto militar.



(Viene de la página siguiente.)
mo, a los proyectiles de carga hueca, en el cual la carga explosiva va recubierta por un cono de cobre, que concentra en un pequeño punto el chorro de gases de la explosión y consigue una formidable capacidad de perforación. Aunque la técnica era conocida en 1939, se descubrió que la rotación del proyectil producida por el rayado del ánima del cañón con el fin de estabilizar el proyectil y afinar la puntería— dispersaba el efecto. Además la velocidad no podía ser alta —inferior a unos 500 metros por segundo—, porque en caso contrario se desorganizaba la carga. La menor velocidad no reducía la eficacia de perforación, pero limitaba la puntería contra blancos en movimiento.

El calibre de los cañones se expresa en milímetros y su longitud en calibres. La velocidad inicial —V_0— en metros por segundo y el peso de los proyectiles en kilogramos. La letra «P» identifica a los proyectiles perforantes, las iniciales «P-ND» a los perforantes de núcleo duro, «P-SC» a los perforantes subcalibrados y «CH» a los de carga hueca». Las denominaciones inglesas, utilizadas internacionalmente, de estos proyectiles son, respectivamente, las siguientes: «armour piercing» (AP), «high velocity armour piercing» (HVAP), «armour piercing discarding sabbot» (APDS) y «high explosive anti-tank» (HEAT). Estas siglas continúan utilizándose en la actualidad, en algún caso con variantes. Por ejemplo, la denominación APFSDS corresponde al proyectil perforante subcalibrado estabilizado por aletas («fin stabilized»), que emplean los modernos cañones de ánima lisa.

CAÑONES DE LOS TANQUES DE LA II GUERRA MUNDIAL

Concluimos esta serie de armas terrestres de la II Guerra Mundial con un cuadro que no resulta fácil encontrar, ni siquiera en publicaciones especializadas y que hemos confeccionado según los últimos datos disponibles: las prestaciones de los cañones instalados en los tanques que participaron en dicho conflicto.

El cuadro se refiere exclusivamente a los proyectiles antitanque y no a aquellos otros —como los rompedores— que podían ser disparados por los mismos cañones, cuando los tanques se utilizaban como artillería de campaña. El proyectil utilizado principalmente en dichas tareas antitanque fue el perforante de acero y en concreto la granada perforante (es decir, con explosivo en su interior y espoleta), puesto que los proyectiles macizos perforantes sólo fueron empleados al comienzo por los británicos y los sustituyeron muy pronto. Un perfeccionamiento sobre la granada perforante fue el proyectil perforante de núcleo duro, así llamado por el núcleo de carburo de tungsteno que llevaba en su interior. Estos proyectiles tenían —para igual calibre— menos peso que el proyectil perforante convencional, lo cual les proporcionaba una gran velocidad inicial, pero la perdían mucho más rápidamente que en el caso de proyectiles más pesados, por lo cual su eficacia era óptima en distancias cortas (hasta unos 1.000 metros), pero de inferior rendimiento en distancias largas. A finales de 1943, los británicos efectuaron la mayor innovación en munición antitanque del conflicto, al entrar en servicio los primeros proyectiles perforantes subcalibrados, cuya teoría se basa en hacer deslizar el proyectil por un tubo de mayor calibre, siendo conducido en el interior del tubo por unas bandas de forzamiento adicionales, que se desprenden al salir al exterior. Este sistema imprime al proyectil una velocidad inicial —y por tanto una capacidad de penetración— superior a la de cualquier otro tipo de munición. Cabe referirse, por últi-

(Pasa a la página anterior.)

Modelo	Calibre	Longitud	Peso-P	V_o	Peso P-ND	V_o	Peso P-SC	V_o	Peso CH	V_o	Usuarios
ALEMANIA											
KwK 30 y 38	20	55	0,148	780							PzKpfw II; SdKfz 222 y 232
KwK 35/36	37	46,5			0,368	1.020					PzKpfw III A-F
KwK 38 (t) (*)	37,2	47,8	0,815	750	0,368	1.040					PzKpfw 38 (t)
KwK 38	50	42	2,06	685	0,925	1,060					PzKpfw III G, H y J
KwK 39	50	60	2,06	835	0,925	1,180					PzKpfw III L y M; SdKfz 234/2 «Puma»
KwK 37	75	24	4,8	450							PzKpfw III N; PzKpfw IV A-E; StuG. 7,5 cm. A-E; SdKfz 234/3
KwK, StuK 40	75	48	6,8	790	4,1	990					PzKpfw IV F-J; Jagdpanzer IV; Hetzer; StuG. 7,5 cm. F y G
KwK 42	75	70	6,8	925	4,75	1.120					PzKpfw V «Panther»
KwK 36	88	56	10,2	773	7,3	930					PzKpfw VI «Tiger I»
KwK 43, PaK 43	88	71	10,2	1.000	7,3	1.130					PzKpfw VI «Tiger II», Jagdpanther, Elefant, Nashorn
StuH 42	105	28	14	470							StuG 10,5 cm.
PaK 44	128	55	28,3	845							Jagdtiger, Maus
ESTADOS UNIDOS											
M6	37	50	0,725	776							Tanques ligeros M2A4, M3 «Stuart», M5 y M22; tanques medios M2, M2A1 y M3.
M2	75	28,4	6,237	567							Tanque medio M3 «Lee» y «Grant»
M3	75	37,5	6,237	701							Tanque medio M4 «Sherman»
M6	75	40	6,758	?							M-24 «Chafee»
M1	76	52,1	7,71	792	?	1.036					Ultimos M4 «Sherman»
M3	90	50	10,945	853	?	1.021					M36; M-26 «Pershing»
FRANCIA											
SA 18	37	21	?	388							FT-17, H35 y R-35
SA 38	37	33	?	701							H-39 y últimos R-35
SA 35	47	34	?	671							Somua 35 y B.1 bis
GRAN BRETAÑA											
2 libras	40	50	0,963	853							A9, A10, A13, Covenanter, Crusader I y II, Matilda II, Valentine I-VII, Churchill I y II, Ram I, Tetrarch y Harry Hopkins
6 libras Mk3	57	43	2,835	853							Crusader III, Churchill III y IV, Cavalier, Centaur I, Valentine VII, Cromwell I y II y Ram II
6 libras Mk5	57	50	2,835	904							
75 mm.	75	36,5	6,237	619							Centaur III, Cromwell IV-VII, Churchill VI y VII, Valentine X y XI, A33
17 libras	76,2	55,1	7,71	884			3,69	1.204			Sherman Firefly, Challenger, Achilles, Archer, Centurion I, Black Prince, Sentinel
77 mm.	76,2	49,2	7,71	792							Comet
ITALIA											
Breda 35	20	?	1,25	830							L6/40
47/32	47	32	1,5	630							M13/40, L40
47/40	47	40	1,5	820							M15/42
75/34	75	34	6,3	610							M42M
JAPON											
Modelo 01	47	?	1,54	834							CHI-NE
UNION SOVIETICA											
TNSh	20	107	0,96	815							T-60
Modelos 32, 34 y 38	45	46	1,4	760	0,85	1.070					T-26, T-50, BA-3, BA-6, BA-6M, BA-10, BA-11, BT-5, BT-7, BT-8, T-70 y T-80
Modelo 27/32	76,2	16,5	6,3	387							BT-7A, T-28 y T-35
L-11	76,2	30,5	6,3	612							T-34
F-34	76,2	42,5	6,3	655	3	965			3,94	325	KV-1 M. 1941, T-34 M. 1941, 1942 y 1943
ZiS-S-53, D-5	85	54,6	9,02	792	4,9	1.200					KV-1 M. 1942, KV-85, SU-85, T-34/85 y T-44
D-10	100	56	15,6	1.000							SU-100
M-30	122	22,7							13,2	335	Su-122
A-19, D-25	122	46,3	24,9	800					13,2	550	IS-2, ISU-122, IS-3
ML-20	152	28,8	48,7	600							SU-52, ISU-152
SUECIA											
Bofors 37 mm.	37	45	0,685	745							7TP (Polonia)

(*) Esta designación alemana corresponde al cañón Škoda A-7, cuya designación militar checoslovaca era Tk vz 37.

LOS ALMIRANTES (1)

Cunningham Andrew B.

Pese a haber nacido (1883) en el seno de una familia sin tradición marinera, Cunninghan consagró su vida al mar. Al estallar la I Guerra Mundial se encontró al mando de un destructor, el «Scorpion», con el que realizó empresas que los expertos calificaron como «legendarias». En 1937-38 le fue confiado el mando de los destructores que operaban en el Mediterráneo, y posteriormente el de los cruceros de batalla, de tal modo que el inicio de la II Guerra Mundial encuentra a Cunninghan como comandante en jefe de la base de Malta, un punto neurálgico importantísimo. En esta situación si los italianos hubieran atacado, los ingleses hubieran tenido que retirarse, pero esto no ocurrió y Cunninghan pudo actuar. Ataca Tobruk y en la batalla de Punto Stilo obliga a una escuadra italiana a retirarse a puerto. Entretanto llegan al teatro de las operaciones los portaaviones británicos «Illustrious» y «Eagle» y el radar.

Consciente de su superioridad, Cunninghan empeña la flota británica del Mediterráneo, que estaba dispersa, en 20 operaciones casi simultáneas. Este modo de hacer le produce la adhesión fanática de sus hombres y le atrae los odios y las antipatías de sus colegas. Algunos le califican de inhumanos y otros hablan de que utiliza medios inconcebibles en un almirante de la Royal Navy. Sin embargo en el plano táctico militar los hechos demuestran que tiene razón.

La batalla de Cabo Matapán decidirá la ascensión irrefrenable de Cunningham hacia la gloria. Después de la entrada de Estados Unidos en la guerra, Cunningham deja el mar para asumir en Washington el mando de la delegación británica. Pero su vida en tierra firme dura pocos meses, ya que tiene que regresar al Mediterráneo a bordo de un acorazado para participar como comandante en jefe del Cuerpo Expedicionario en la invasión del norte de Africa. Después, Cunningham es nombrado de nuevo jefe de la Flota en el Mediterráneo, cargo que mantuvo durante las operaciones de Sicilia y el sur de Italia.

Después del armisticio fue primer lord del Almirantazgo. El rey Jorge VI le elogió públicamente y le nombró Baronnet. Cuando Sir Andrew Cunningham dejó la Marina, los periódicos recordaron la que fue su última orden bélica: «Hundid, quemad y destruid. Que no pase nadie», como pidió a sus hombres en el intento de evitar una retirada alemana de Túnez.

Vivió los últimos años de su vida retirado en el campo, dedicado al cultivo de las rosas y a la cría de perros Cocker. La muerte le sorprendió en un taxi en 1966 cuando volvía a la estación Victoria de Londres después de una visita al Almirantazgo.

Abajo: Andrew B. Cunningham con ocasión de una ceremonia en Ankara para celebrar la amistad angloturca



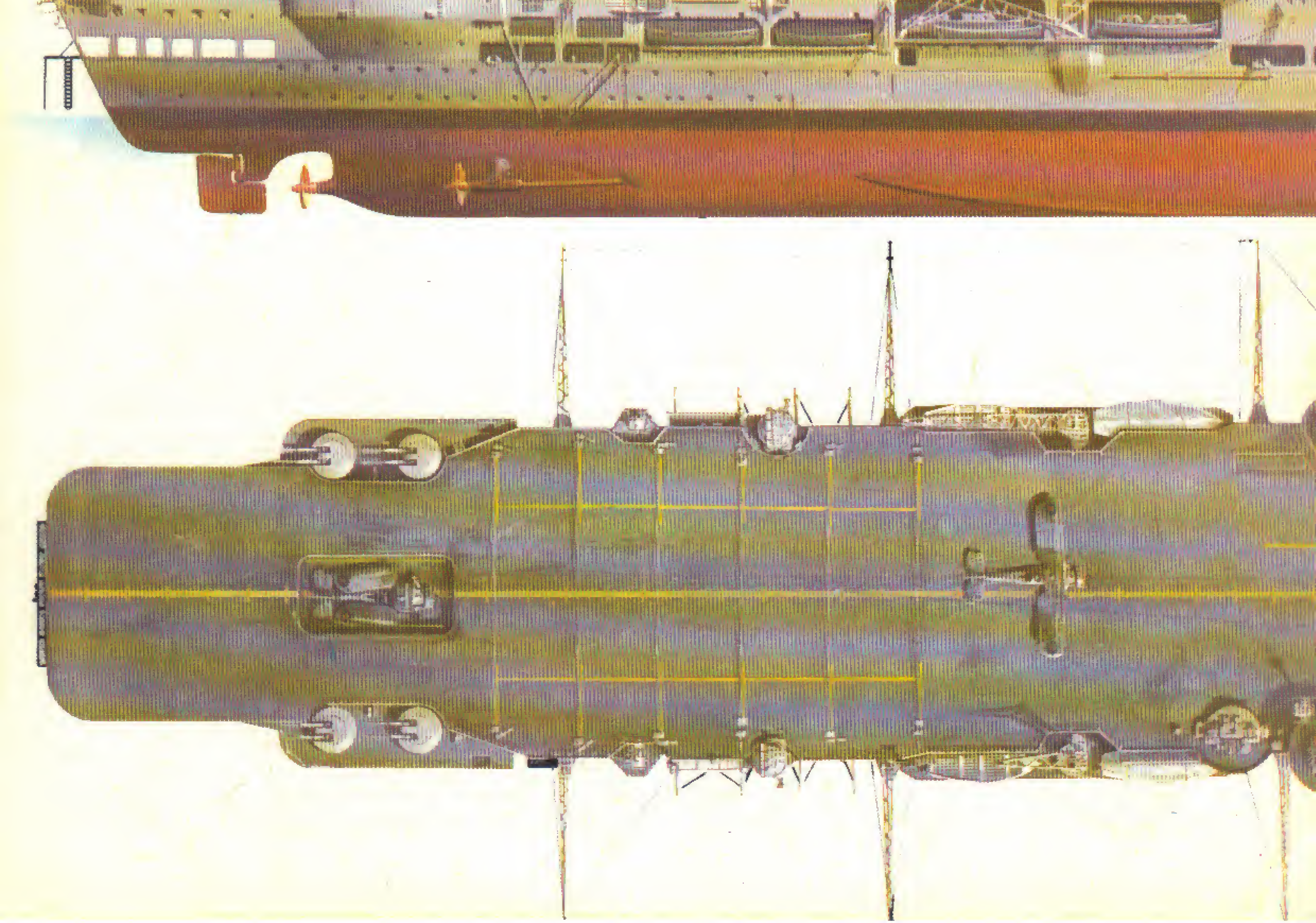
Illustrious

Al revés de lo que ocurría con los portaaviones norteamericanos y japoneses de la misma época, que habían sido proyectados para operar en el océano Pacífico, donde la amenaza de los aviones con base en tierra no era muy importante, el portaaviones británico Illustrious se destinó a las estrechas aguas del mar del Norte y del Mediterráneo, donde las amenazas procedentes de tierra eran mayores y el riesgo de los ataques de superficie, considerable. Por este motivo su hangar estaba acorazado contra las bombas perforantes de 250 kg. arrojadas desde 2.000 metros y las granadas de 152 mm.

Las limitaciones impuestas por el Tratado de Washington habían restringido el desplazamiento de los buques británicos a 23.370 toneladas. Con el fin de poder soportar el peso extra en un desplazamiento sólo ligeramente aumentado, el Illustrious tenía únicamente una cubierta hangar en lugar de las dos de que disponía el Ark Royal, con lo cual se reducía a la mitad el número de aviones que podían ser transportados.

Aunque posteriormente el radar hizo que los portaaviones fueran menos vulnerables a los ataques aéreos, la decisión de acorazar el hangar estaba justificada en aquella época dada la protección normalizada y el límite de desplazamiento válido. El buque disponía de cañones antiaéreos para la defensa contra los ataques aéreos. En su totalidad combinaban la misma potencia artillera que la del portaaviones Ark Royal. Sin embargo los cañones de 114 mm. se montaron en una posición más alta en torretas de arcos de fuego limitados a través de la cubierta de vuelo. Este procedimiento tenía el inconveniente del riesgo de daño de los propios aviones, por lo que no era muy utilizado.

Desplazamiento	Illustrious
Estandar	23.579 toneladas
A plena carga	29.078 toneladas
Dimensiones	
Eslora:	
(entre perpendiculares)	205,5 m.
(total)	234 m.
Manga exterior	?
Manga del casco	29,2 m.
Calado	7,3 m.
Armamento	
Cañones	
114 mm.	16
76 mm.	—
40 mm.	48
40 mm.	8
20 mm.	8
7,7 mm.	—
Aviones	36



El Illustrious tenía una excelente defensa antiaérea a base de cuatro directores de fuego para los cañones de 114 mm., y la misma disposición de hélice triple que el Ark Royal, si bien las máquinas eran algo más potentes.

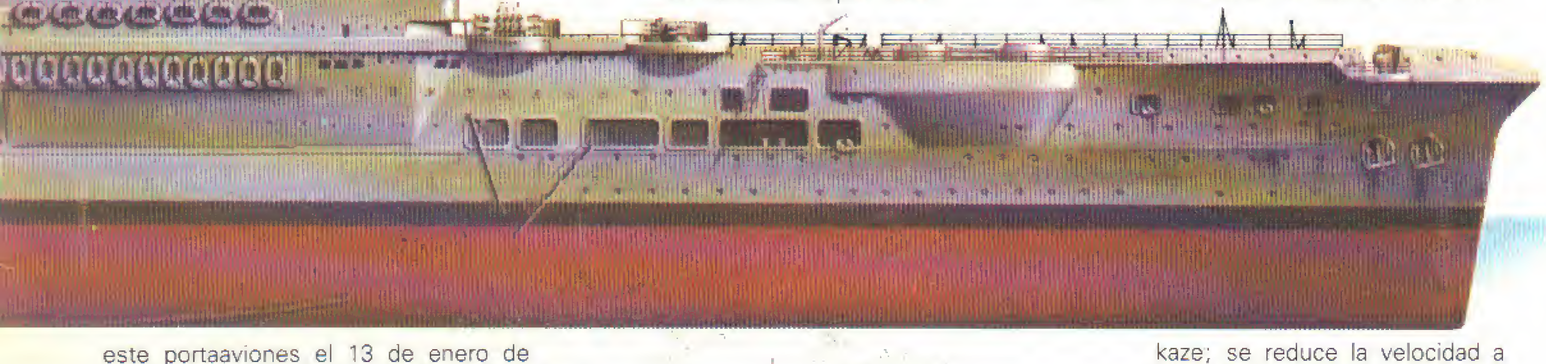
De los dos barcos del programa de 1937 pertenecientes a la clase Illustrious, el Formidable se terminó según había sido proyectado, pero el Indomitable se le aumentó su capacidad de transporte de aviones, una vez abandonados los límites del tratado. El Illustrious a causa de las limitaciones de tonelaje del Tratado y a la necesidad de protección acorazada, solo podía transportar 36 aeroplanos.

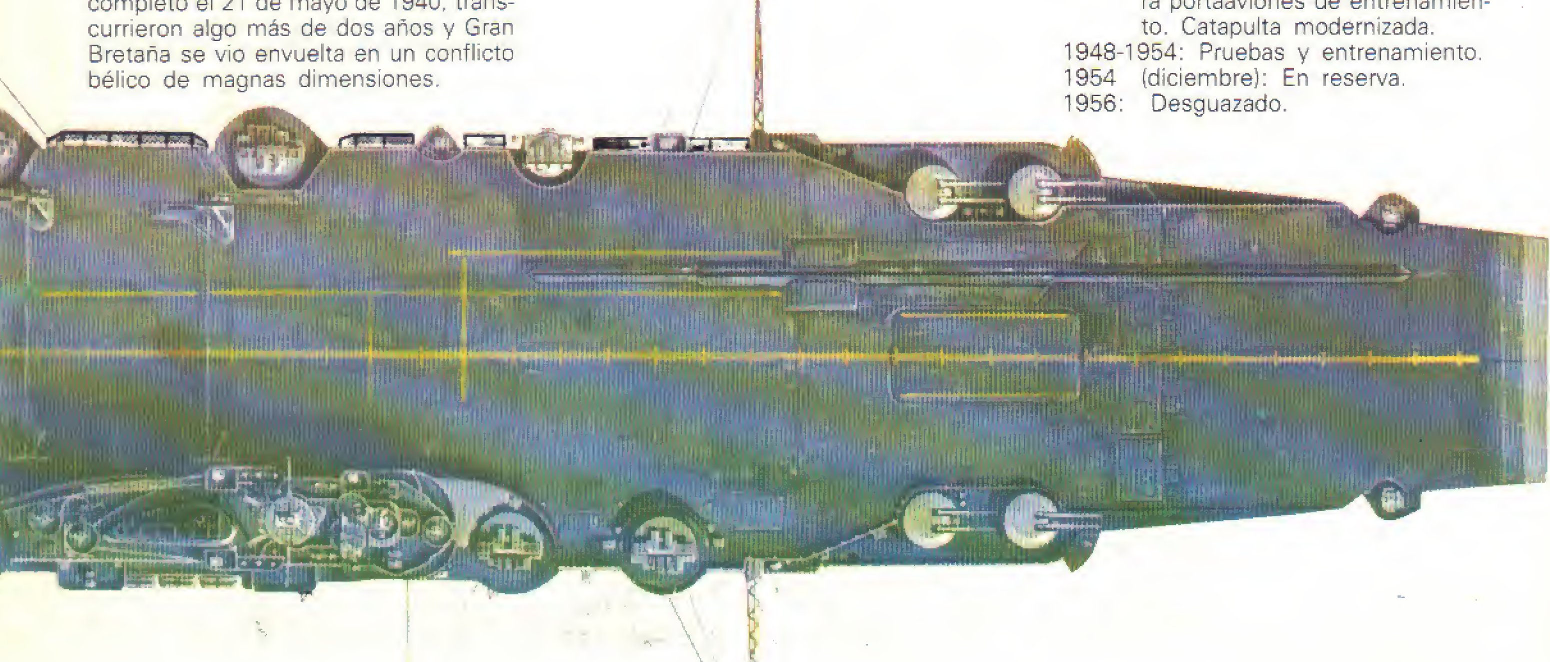
Se emitió la orden de construcción de este portaaviones el 13 de enero de 1937, y desde que fue puesto en quilla el 27 de abril de 1937, hasta que se completó el 21 de mayo de 1940, transcurrieron algo más de dos años y Gran Bretaña se vio envuelta en un conflicto bélico de magnas dimensiones.

En su hoja de servicio destacan los siguientes acontecimientos: sus prestaciones en el Mediterráneo entre 1940 y 1941; el ataque aéreo a Bengasi el 16 y 17 de septiembre de 1940; el ataque aéreo a Taranto el 11 y 12 de noviembre del mismo año; la escolta prestada a los convoys a Malta entre noviembre de 1940 y enero de 1941; en mayo de 1942, la cobertura de los desembarcos de Madagascar, y septiembre de 1943, de los de Salerno; Ataques a las Islas Orientales Holandesa entre abril y agosto de 1944. Por último en marzo y abril de 1945 desembarco de Okinawa.

HISTORIAL DE SERVICIO DEL ILLUSTRIOUS

1940-41: En el Mediterráneo.
1940 (16-17 de septiembre): Ataque aéreo a Bengasi.
1940 (septiembre-octubre): Escolta de convoys a Malta.
1940 (11-12 de noviembre): Ataque aéreo a Taranto.
1940 (noviembre-enero 1941): Escolta de convoys a Malta.
1941 (10 de enero): seriamente dañado por 6 bombas.
1941 (10-23 de enero): Reparaciones provisionales en Malta bajo un constante atanque aéreo.
1941 (nero-mayo): Hacia Estados Unidos para ser reparado.
1941 (12 de mayo-2 de noviembre): Reparaciones en el astillero naval de Norfolk en Estados Unidos.
1941 (diciembre): Regresa a Inglaterra.
1942 (marzo-abril): Hacia Madagascar.
1942 (mayo) cubre los desembarcos de Madagascar.
1942 (mayo-enero de 1943): En el Oceano Indico.
1943 (febrero-junio): Nuevas instalaciones en el Reino Unido.
1943 (julio): Hacia las Costas de Noruega.
1943 (agosto): Al Mediterráneo.
1943 (septiembre): Cobertura de los aterrizajes de Salerno.
1943 (octubre): Regreso a Estados Unidos.
1944 (enero): Océano Indico.
1944 (abril-agosto): Ataques aéreos a las Islas Orientales Holandesas.
1944 (agosto-octubre: Reajuste en Durban.
1944 (noviembre): Se une a la Flota Oriental.
1944 (diciembre-enero 1945): Ataques aéreos contra Palembang.
1945 (marzo-abril): Cobertura del desembarco de Okinawa.
1945 (6 de abril): Dañado por un Kamikaze; se reduce la velocidad a 19 nudos.
1945 (junio-junio 1946): Reajustes para portaaviones de entrenamiento. Catapulta modernizada.
1948-1954: Pruebas y entrenamiento.
1954 (diciembre): En reserva.
1956: Desguazado.





Portaaviones «Aquila»

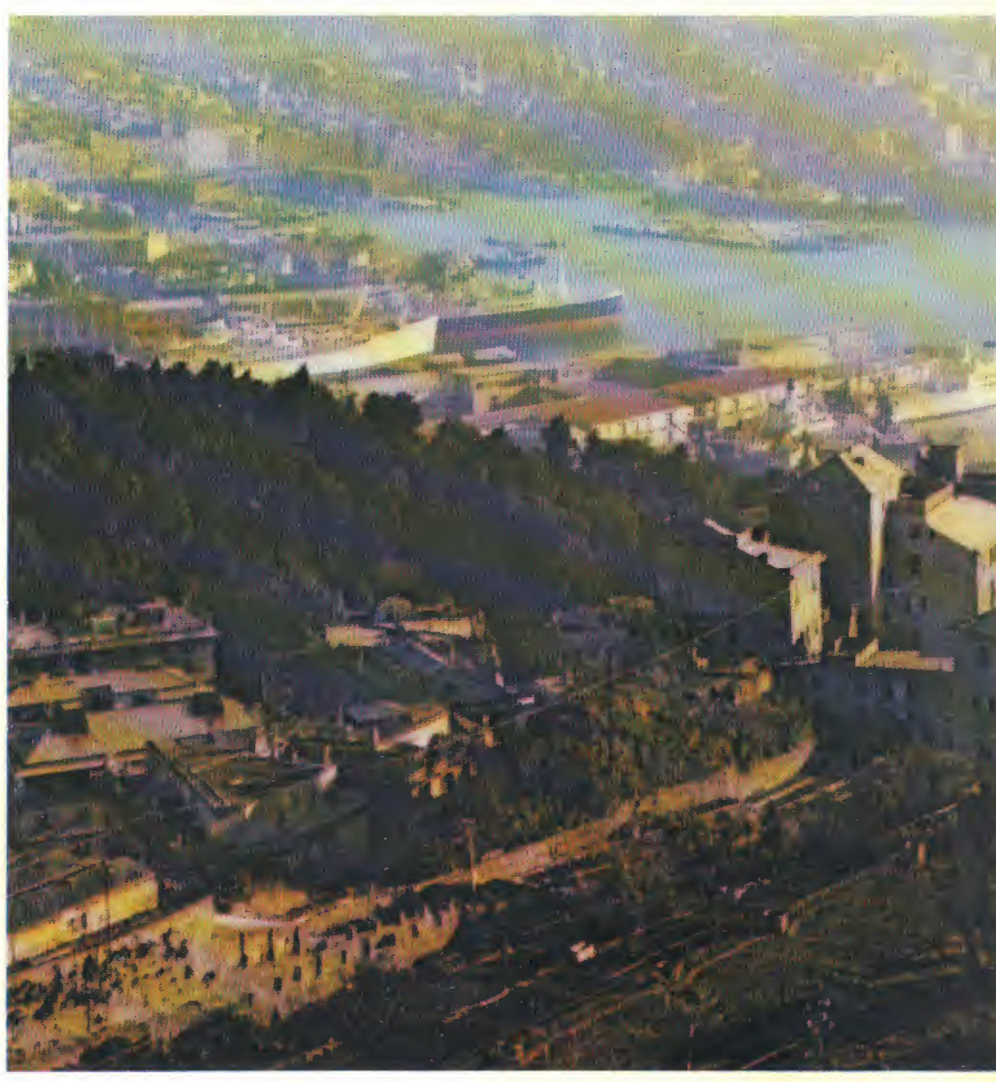
Aunque pueda parecer extraño, Italia ya se interesó por el problema de la protección aérea de las unidades en navegación, utilizando navíos especiales, poco después del final de la guerra europea. En 1921, el teniente de navío Fioravanzo presentaba el proyecto de un crucero dotado de fuerte armamento antiaéreo y capaz de llevar un grupo de 16 cazas. Como se ve, eran ya los antecedentes aunque el concepto de portaaviones estaba aún muy lejano.

En 1925, el general de ingenieros navales Rota presentaba un nuevo proyecto donde aparecía por primera vez un único puente de vuelo, pero la unidad era todavía un híbrido entre crucero y portaaviones. El proyecto de 1936, presentado por el general Pugliese, preveía finalmente una unidad portaaviones. Sin embargo, la rivalidad entre la Marina y la Aviación (que tenía tendencia a monopolizar todos los problemas inherentes al uso de aviones) y algunas decisiones gubernativas harán que el proyecto se quede en el papel.

Después del comienzo de la II Guerra Mundial, con las duras experiencias de la noche de Tarento en 1940 y los encuentros de Gaudo y Matapán en 1941, las autoridades comprendieron que también para una nación «extendida en el Mediterráneo como un portaaviones natural», según había dicho Mussolini, tener unidades de ese género era algo de importancia vital. El general de ingenieros navales Sigismondi tuvo así la misión de estudiar un proyecto que, por evidentes motivos de tiempo, preveía la adaptación del ya existente trasatlántico «Roma».

La unidad recibiría el nombre de «Aquila» (águila) mientras que otra unidad similar denominada «Sparviero» (gavilán) se obtendría modificando el trasatlántico «Augustus», prácticamente igual al «Roma».

Los trabajos para el «Aguila» empezaron en julio de 1941, y el 8 de septiembre de 1943, fecha del armisticio, la unidad, dispuesta para las pruebas, estaba en el puerto de Génova, donde fue abandonada. Habiendo quedado dentro de la región del Norte, el portaaviones fue atacado por una lancha de asalto de la Regia Marina el 19 de abril de 1945, para impedir que fuera utilizado en la obstrucción del puerto. Dotado de excelentes soluciones técnicas de vanguardia, el bello navío no llegaría nunca a la prueba del fuego. Eliminado de la relación de la flota, el «Aguila» fue desguazado en La Spezia en 1952.



A la firma del Armisticio, el 8 de septiembre de 1943, el «Aquila» quedó abandonado en el puerto de Génova, que había sido minado por los alemanes. Sólo el heroismo y la abnegación de unos pocos salvaron a la ciudad del desastre.

